

Hintergrund zur VCD-Stellungnahme zum Entwurf der StVO-Novellierung

Berlin, 17.10.2019

Grundsätzlich begrüßt der ökologische Verkehrsclub VCD den Entwurf von Bundesverkehrsminister Scheuer für eine StVO-Novelle¹, die die Straßen sicherer, klimafreundlicher und gerechter machen soll. Allerdings ist sie an vielen Stellen zu zaghaft und nicht weitgreifend genug. So fehlt beispielsweise die wichtigste Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs und zur Steigerung der Verkehrssicherheit: Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit mit Ausnahmemöglichkeiten für Tempo 50 auf bestimmten Hauptverkehrsstraßen. Diese Ausnahmen wären im Einzelfall nachzuweisen, es geht also um eine Umkehr der aktuellen Praxis. Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h macht nicht nur den Rad-, sondern den gesamten Verkehr in den Städten sicherer, leiser und übersichtlicher. Tempo 30 reduziert nachweislich die Zahl sowie die Schwere von Unfällen, verringert den Verkehrslärm deutlich, verringert den Schadstoffausstoß und ermöglicht einen flüssigeren und entspannteren Verkehrsablauf.

Es zeigt sich auch, dass die geplante Reform nur ein erster Schritt sein kann, denn die Straßenverkehrsordnung – 1934 aus der Reichsstraßenverkehrsordnung hervorgegangen – zeichnet sich durch eine unflexible und autofixierte Ausrichtung aus. Im Fokus steht die „Flüssigkeit des Verkehrs“ als wesentliches Ziel der Straßenraumgestaltung und meint mit Verkehr stets nur den Kfz-Verkehr. Doch das veränderte Mobilitätsverhalten der Menschen, die herrschenden Umweltprobleme und eine neue Philosophie der Stadtplanung müssen viel stärker Beachtung finden, so dass das langfristige Ziel nur eine Reform des übergeordneten Straßenverkehrsgesetzes und der nachfolgenden Verordnungen wie der StVO zur gleichberechtigten Nutzung des öffentlichen Raums sein kann. Alle Verkehrsarten müssen gleichberechtigt eingeschlossen und auch die Ziele für die Verkehrssicherheit („Vision Zero“) auf der einen, sowie im Klimaschutz auf der anderen Seite berücksichtigt werden.

¹BMV: Entwurf einer Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Stand 26.09.2019)

Zu den Vorschlägen im Einzelnen (BMVI kursiv²):

1. Höhere Strafen

Parken in zweiter Reihe, auf Geh- und Radwegen und Halten auf Schutzstreifen

„Das BMVI plant höhere, wirksame Geldbußen für das unerlaubte Halten auf Schutzstreifen sowie für das verbotswidrige Parken in zweiter Reihe und auf Geh- und Radwegen. Für diese Verkehrsverstöße werden künftig die Geldbußen von derzeit ab 15 Euro auf bis zu 100 Euro erhöht. Die Erhöhung soll noch 2019 in den Bußgeldkatalog aufgenommen werden.“

Der VCD begrüßt eine Anhebung der Geldbußen, denn falsches Parken und Halten gefährdet oder behindert andere Verkehrsteilnehmenden. Jedoch reicht eine Erhöhung auf „bis zu“ 100 Euro nicht aus bzw. werden sie nicht konsequent, sondern nur punktuell erhöht. Der VCD fordert gemeinsam mit elf weiteren Verkehrs- Umwelt- und Behindertenverbänden eine grundsätzliche Erhöhung auf 100 Euro plus einen Punkt in Flensburg. Diese Forderung ist auch Bestandteil der gemeinsamen Petition „Knolle statt Knöllchen!“ auf change.org, die bereits 37 Tsd. Menschen unterzeichnet haben. Mit der abschreckenden Wirkung einer solchen Ahndung wird der Verkehr sicherer, Fahrradfahren und Zufußgehen attraktiver und somit ein wichtiger Schritt für die Verkehrswende in unseren Städten erreicht.

Diese Anordnung muss generell gelten - egal ob auf Schutzstreifen, baulichen Rad- oder Gehwegen, Busspuren, Carsharing-Parkplätzen, innerhalb der 5-(bzw., siehe unten, 10-) Meter Parkverbotszone an Straßenecken oder vor Ampeln und Zebrastreifen falsch geparkt wird. Hierzu muss die Bußgeldkatalog-Verordnung BKatV angepasst werden. Im europäischen Ausland wird Falschparken bereits mit deutlich höheren Bußgeldern geahndet – in Dänemark zum Beispiel ab 70 Euro, in den Niederlanden ab 90 Euro und in Spanien sogar mit bis zu 200 Euro.

Mindestens ebenso wichtig ist die deutliche Ahndung von Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Sie ist Verkehrsrowdytum, mit dem die Sicherheit von anderen bedroht und die Qualität des öffentlichen Raums massiv beeinträchtigt wird. Es kann nicht sein, dass das sogenannte „Schwarzfahren“ rasch in Strafverfahren mündet,

² Grundlage www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/stvo-novelle.html (Stand 07.06.2019)

aber das Verletzen von Geschwindigkeitsbeschränkungen als Kavaliersdelikt mit einem harmlosen Bußgeld abgegolten wird.

2. Bussonderfahrstreifen, Carsharing und elektrisch betriebene Fahrzeuge



Freigabe von Bussonderfahrstreifen

„Um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, ermöglichen wir die Freigabe von Busspuren für Pkw oder Krafträdern mit Beiwagen, die mit mindestens 3 Personen besetzt sind. Dazu wird auch ein entsprechendes Sinnbild als Grundlage für ein Zusatzzeichen geschaffen, mit dem die Straßenverkehrsbehörden der Länder die Freigabe von Bussonderfahrstreifen künftig anordnen können. Außerdem sollen zukünftig auch Elektrokleinstfahrzeuge bei Bedarf durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden durch Zusatzzeichen auf Busspuren zugelassen werden können. Elektrisch betriebene Fahrzeuge können durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden bereits seit 2015 durch Zusatzzeichen auf Bussonderfahrstreifen zugelassen werden.“

Der VCD lehnt Freigaben für (E-)Pkw, Krafträder und Krafträder mit Beiwagen, entschieden ab. Eine solche Ausweitung könnte die an einigen Orten ohnehin schon starkfrequentierten Busspuren überlasten, sodass sie ihren eigentlichen Zweck verfehlen: nämlich die Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV.

Auch die Freigabe für Fahrzeuge mit mehreren Insassen hält der VCD nicht für zielführend. Durch Mehrfachbesetzung wird die Fahrbahn bereits entlastet, weil auf ihr weniger Fahrzeuge unterwegs sind. Es ist nicht nötig, diese Fahrzeuge zusätzlich auf Sonderfahrstreifen zu verweisen, wo sie den öffentlichen Verkehr belasten. Anreize für die Mehrfachbesetzung von Kfz können über steuerrechtliche und ordnungsrechtliche (Parkraumbewirtschaftung) Maßnahmen gegeben werden.

Daneben müssen Bussonderfahrstreifen bzw. Umweltspuren allgemein vermehrt realisiert werden, um die Pünktlichkeit und damit die Attraktivität des ÖPNV zu stärken.

Allein eine Freigabemöglichkeit (analog zu Fahrrädern) für Elektrokleinstfahrzeuge begrüßt der VCD, da diese dem Verhalten und Bedürfnissen des Fahrradverkehrs ähneln.

3. Grünpfeil, Fahrradzonen, Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t und weitere Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs

Mindestüberholabstand für Kfz

„Es wird ein Mindestüberholabstand von 1,5 m innerorts und von 2 m außerorts für das Überholen von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeugführenden durch Kraftfahrzeuge festgeschrieben. Bisher schreibt die StVO lediglich einen „ausreichenden Seitenabstand“ vor.“

Da das der gängigen Rechtsprechung entspricht, ist es erfreulich, dass sich diese Mindestüberholabstände nun auch in der StVO wiederfinden werden. Denn Untersuchungen in Berlin³ zeigen, dass viele Pkw-Fahrer*innen einen solchen Mindestabstand missachten: bei 56% der aufgezeichneten Überholvorgänge wurde der Mindestsicherheitsabstand von 1,50 Meter unterschritten. Ein ausreichender Überholabstand ist aber wichtig, damit Radfahrende sich sicher fühlen und gerne Radfahren. Das Gefühl von Sicherheit ist unerlässlich, damit mehr Menschen aufs Rad umsteigen.

Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t

„Für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t soll aus Gründen der Verkehrssicherheit innerorts Schrittgeschwindigkeit (7 bis 11 km/h) vorgeschrieben werden. Verstöße können künftig mit einem Bußgeld in Höhe von 70 Euro sanktioniert werden. Zudem wird ein Punkt im Fahreignungsregister eingetragen.“

Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen schützt nicht vor Abbiegeunfällen mit Lkw. Auch die Fahrer*innen langsam abbiegender Lkw können dabei Radfahrende und Zufußgehende übersehen und erfassen. Stattdessen könnten laut Unfallforschung der Versicherer Abbiege-Assistenten 60 Prozent der Lkw-Fahrradunfälle beim Rechtsabbiegen von Lkw verhindern. Da die entsprechenden EU-Vorgaben für verpflichtende Abbiegeassistenten erst 2024 in Kraft treten und dann auch nur für neue Lkw gelten, müssen Kommunen die Möglichkeit erhalten, Lkw ohne entsprechende Sicherheitstechnik die Durchfahrt zu verbieten. Der Bund muss schnell die entsprechende Gesetzesgrundlage beschließen.

Die meisten Abbiegeunfälle mit Radfahrenden werden jedoch nicht von den Fahrer*innen von Kfz über 3,5 Tonnen zul. Gesamtgewicht verursacht, sondern durch Pkw und leichtere Lkw. Auch für diese muss nach einer Lösung zur Verringerung dieser häufigen Unfälle

³Projekt Radmesser des Tagesspiegel, www.tagesspiegel.de/berlin/projekt-radmesser-so-gefaehrlich-werden-radfahrer-in-berlin-ueberholt/23702706.html

gesucht werden. Denkbar wäre daher auch, für alle Fahrzeuge Abbiege-Assistenten und Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen vorzuschreiben. Langfristig muss auch nach einer Lösung auf Außerortsstraßen gesucht werden, wo durch die höheren Geschwindigkeiten auch Abbiegeunfälle schwerer ausfallen.



Grünpfeil ausschließlich für Radfahrer

„Mit der StVO-Novelle wird die bestehende Grünpfeilregelung auch auf Radfahrer ausgedehnt, die aus einem Radfahrstreifen oder baulich angelegten Radweg heraus rechts abbiegen wollen. Außerdem wird ein gesonderter Grünpfeil, der allein für Radfahrer gilt, eingeführt.“

Das ist eine wichtige Maßnahme, um den Radverkehrsfluss, also das zügige Vorankommen, zu unterstützen und wurde bereits in den Niederlanden, Dänemark und Frankreich erfolgreich erprobt. Ein aktueller Pilotversuch "Grüner Pfeil für Radfahrer" seitens des Bundesverkehrsministeriums läuft in neun deutschen Städten. Wichtig ist bei der Umsetzung vor Ort darauf zu achten, dass Zufußgehende nicht behindert oder gefährdet werden.

Allerdings würde es auch genügen - und den Schilderwald eingrenzen, wenn in den entsprechenden Fällen das bestehende Zeichen "Grünpfeil" durch ein Zusatzzeichen "nur Radverkehr" ergänzt würde.

Generelles Halteverbot auf Schutzstreifen

„Schutzstreifen für den Radverkehr trennen den Rad- und den Autoverkehr mit einer gestrichelten weißen Linie (Zeichen 295 der StVO). Autos dürfen dort zwar nicht parken, aber bislang noch bis zu drei Minuten halten. Dies führt vielfach dazu, dass die Radfahrenden Schutzstreifen nicht durchgängig nutzen können, weil ihnen haltende Autos den Weg versperren. Deshalb wollen wir dort ein generelles Haltverbot einführen.“

Aus gleichem Grund begrüßt der VCD die Einführung eines generellen Halteverbots auf Schutzstreifen. Die geplante Regelung kann darüber hinaus zu einer größeren Klarheit für Autofahrende führen, da nun weder auf Radfahrstreifen, noch auf Schutzstreifen das Parken und Halten für Pkw und Lkw erlaubt sind.

Einrichtung von Fahrradzonen



„Analog zu den Tempo-30-Zonen sollen in Zukunft auch Fahrradzonen angeordnet werden können. Die Regelung soll sich an den Regeln für Fahrradstraßen orientieren: Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Auch Elektrokleinstfahrzeuge sollen hier künftig fahren dürfen.“

Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um ein Netz aus Fahrradstraßen, in dem Tempo 30 herrscht und Radfahrende Vorrang haben und z.B. auch nebeneinander fahren dürfen. Damit wird aufgegriffen, was im Rahmen eines Bremer Modellprojekts bereits umgesetzt wird. Dies ist ein wichtiger Schritt in Richtung eines lokalen, dichten, komfortablen und sicheren Radverkehrsnetzes.

Mit der Einführung von neuen Verkehrszeichen ist auch die Pflicht verbunden, die Verkehrsteilnehmenden hinreichend über deren Bedeutung aufzuklären. Das ist zum Beispiel bei Zeichen 244.1 (Fahrradstraße) nicht erfolgt. Denn immer wieder erreichen den VCD Anfragen, in denen beschrieben wird, dass die Mehrzahl der Fahrzeugführer*innen in Fahrradstraßen das Durchfahrtsverbot missachtet oder zu schnell fährt, mit der Bitte für Hinweise auf mögliche Nachbesserungen. Vor diesem Hintergrund erscheint es gewagt, weitere Varianten wie eine Fahrradzone einzuführen und damit die Flut der Verkehrsschilder im Straßenverkehr voranzutreiben. Sinnvoller wäre es, den identischen Regelungsgehalt durch bekannte und verständliche Zeichen wie 274.1 (Tempo-30-Zone) verbunden mit entsprechenden Verkehrsverboten (Zeichen 251 ff wie Verbote für Kraftwagen und -fahrzeuge über 3,5 t) umzusetzen.

Grundsätzlich würde eine Umsetzung von Fahrradzonen aber deutlich besser funktionieren, wenn gleichzeitig die Einrichtung von Fahrradstraßen erleichtert würde. Das müsste in der entsprechenden Verwaltungsvorschrift noch angepasst werden. So müssen Kommunen, die eine Fahrradstraße einrichten möchten, nach wie vor umständlich nachweisen, dass an der entsprechenden Stelle der Radverkehr das vorherrschende Verkehrsmittel ist oder zukünftig werden wird. Dieser Nachweis verhindert oftmals das Einrichten von Fahrradstraßen.

Klarstellung zum Nebeneinanderfahren von Radfahrenden

„Das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist ausdrücklich erlaubt, wenn der Verkehr dadurch nicht behindert wird.“

Der VCD begrüßt diesen Vorschlag, da hier eine gleichberechtigte Verkehrsteilnahme verdeutlicht wird. Allerdings ist es - wie auch bei den anderen Neuerungen - wichtig, dass motorisierte Verkehrsteilnehmende diese Regeln kennen. Sonst werden Radfahrende auf der Fahrbahn angehupt und abgedrängt. Wie auch bei anderen StVO-Themen ist hier eine Informationskampagne des BMVI nötig.

Ausweitung des Parkverbots vor Kreuzungen und Einmündungsbereichen

„Das Parken vor Kreuzungen und Einmündungen soll in einem Abstand von bis zu je 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten oder bis zu je 5 m vom Beginn der Eckausrundung verboten werden, wenn ein straßenbegleitenderbaulicher Radweg vorhanden ist, der als benutzungspflichtig oder mit Radsinnbild gekennzeichnet ist.“

Ein wichtiger Schritt, um die Sichtbeziehungen zwischen motorisierten Verkehrsteilnehmenden und Radfahrenden zu verbessern und essentiell wichtig, um gefährliche Abbiegeunfälle zu vermeiden. Dies gilt auch die Sicherheit von Zufußgehenden und für radfahrende Kinder auf dem Gehweg.

In der vorliegenden Form würde die Regel allerdings so kompliziert, dass sie so gut wie niemand mehr verstehen oder gar befolgen könnte. Es würden vier unterschiedliche Szenarien zu bewerten und mit unterschiedlichen Maßen zu befolgen sein. Mit der Unterscheidung von Rad- und Gehwegen, die dazu nötig wäre, sind erfahrungsgemäß nicht nur Verkehrsteilnehmende überfordert. Letztlich haben auch Fußgänger Schutz beim Überqueren der Fahrbahn an Kreuzungen verdient, so dass eine Unterscheidung gar nicht sinnvoll ist. Die vorgeschlagenen freizuhaltenden Sichtfelder entsprechen in keiner Weise dem, was die Fachliteratur (wie „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“) für Radwege neben an Einmündungen und Kreuzungen als Mindestwerte empfiehlt.

Wir fordern daher: Eine einheitliche, verständliche Regel mit einem, den verkehrswissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechenden Maß: zum Beispiel „10 Meter vom Beginn der Eckausrundung“.

Vereinfachung für Lastenfahrräder



„Um speziell für Lastenfahrräder Parkflächen und Ladezonen vorhalten zu können, führen wir ein spezielles Sinnbild „Lastenfahrrad“ ein, das die zuständigen Straßenverkehrsbehörden nutzen können.“

Der VCD begrüßt diesen Schritt, um den Einsatz von Lastenrädern zu fördern und damit eine umweltverträgliche Lösung für den zunehmenden Güterverkehr in Städten.



Verkehrszeichen Radschnellwege

„Das Verkehrszeichen „Radschnellweg“ soll in die StVO aufgenommen werden, um die Kennzeichnung von Radschnellwegen auch unabhängig von der Fahrbahnbeschaffenheit wie z. B. auf sandigem Untergrund möglich zu machen.“

Durch den Entwurf sollen zahlreiche neue Verkehrszeichen eingeführt werden. Dies widerspricht den Bemühungen früherer Jahre zur Reduktion von Verkehrszeichen auf das Wesentliche und würde den „Schilderwald“ noch vergrößern. Unserer Ansicht nach kann beispielsweise auf „Radschnellwege“ verzichtet werden. Denn der Regelungsgehalt erschließt sich nicht, verwirrt in Kombination mit anderen Verkehrszeichen eher und ist genauso durch das Radweg-Zeichen (237) oder das zu „Getrennter Rad- und Gehweg“ (241) zu beschildern.

Grundsätzlich müssen Radschnellwege durchgängig gut und einheitlich ausgeschildert sein, damit sie als attraktive Schnellverbindung funktionieren. Das ist aber nicht unbedingt eine Frage der verkehrsrechtlichen Anordnung, sondern der informellen Kennzeichnung durch den Straßenbaulastträger, z.B. durch durchgehende grüne Randmarkierungen über verschiedene Führungsformen hinweg (plus aufgebrachtem Logo). Der verkehrsrechtliche Bedeutungsinhalt dieses Schildes ist bisher völlig unklar.



Überholverbot von Radfahrenden

„Mit der Einführung eines neuen Verkehrszeichens sollen die zuständigen Straßenverkehrsbehörden in Zukunft ein Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen (u. a. Fahrrädern) für mehrspurige Kraftfahrzeuge z. B. an Engstellen anordnen können.“

Der VCD versteht dies als einen weiteren Schritt im Sinne der Verkehrssicherheit und Gleichberechtigung der einzelnen Verkehrsarten. Allerdings ist es auch hier wichtig, dass motorisierte Verkehrsteilnehmer diese neuen Verkehrszeichen kennen und in der Praxis anerkennen.

Erweiterung der Erprobungsklausel

„Die bestehende Klausel für zeitlich und örtlich begrenzte Anordnungen zur Erprobung verkehrsregelnder oder sichernder Maßnahmen soll künftig unabhängig von einer Gefahrenlage Modellversuche ermöglichen, um den Handlungsspielraum der zuständigen Straßenverkehrsbehörden zu erweitern. Solche Modellversuche sollen im Einvernehmen mit den Kommunen angeordnet werden. Damit wird auch die Mitbestimmung der Kommunen gestärkt. Eine weitergehende Öffnung des Straßenverkehrsrechts für Verkehrsversuche bedarf einer Änderung auf Gesetzesebene, die in einem weiteren Schritt im nächsten Jahr angegangen werden soll.“

Aus Sicht des VCD stellt diese Erweiterung eine wichtige und gute Möglichkeit dar, die es Kommunen zukünftig leichter ermöglichen wird, beispielsweise flächendeckend Tempo 30 oder Einfahrverbote für schwere Lkw in Pilotprojekten zu erproben.

Kontakt:

Anika Meenken, Sprecherin für Radverkehr und Mobilitätsbildung

Telefon 030/28 03 51-103 • fahrrad@vcd.org

Der ökologische Verkehrsclub VCD ist ein gemeinnütziger Umweltverband, der sich für eine umweltverträgliche, sichere und gesunde Mobilität einsetzt. Im Mittelpunkt steht dabei der Mensch mit seinen Bedürfnissen und Wünschen für ein mobiles Leben. Seit 1986 kämpft der VCD für ein gerechtes und zukunftsfähiges Miteinander zwischen allen Menschen auf der Straße – egal, ob sie zu Fuß, auf dem Rad, mit Bus und Bahn oder dem Auto unterwegs sind. Dafür arbeitet er vor Ort mit zwölf Landesverbänden und rund 140 Kreisverbänden und Ortsgruppen. Rund 55.000 Mitglieder, Spender und Aktivistinnen unterstützen die Arbeit des VCD für eine zukunftsfähige Mobilität.