

Stellungnahme

des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft

**zur Verbändeanhörung „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



Das Bemühen um mehr Verkehrssicherheit vor allem für Radfahrende wird ausdrücklich begrüßt. 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 allerdings den Ansatz, dass die StVO autofahrergerichtet sei und damit für einen Teil des schweren Unfallgeschehens mitverantwortlich, für in weiten Teilen nicht zutreffend. Zudem kann es nicht Sinn der Verordnung sein, die Attraktivität eines Verkehrsmittels zu steigern. Es geht in der StVO um Verhaltensregeln, die der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs, und damit sind alle Verkehrsarten gemeint, dienen. Richtig ist aber, dass sich Verbesserungen im Komfort und in der subjektiven Sicherheit ergeben, die auch der objektiven Sicherheit dienen können. 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 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 soll.

Im Einzelnen:

Zu § 2

Es sollte klargestellt werden, dass sich § 2 auch auf Radverkehrsanlagen bezieht, insbesondere hinsichtlich Rechtsfahrgebot.

Zu § 2 Absatz 4 Satz 1

Der Entwurf erlaubt ein Nebeneinanderfahren von Radfahrern, soweit keine Behinderung erfolgt. Wir sind der Auffassung, dass die heutige Formulierung dies bereits in gleichem Umfang erlaubt. Insofern besteht kein Re-

gelungsbedarf. Es ist vielmehr zu befürchten, dass durch diese geänderte Regelung zusätzliche Aggressionen und Unfrieden in den Straßenverkehr gebracht werden, da schließlich die Auslegung der Behinderung streitig sein wird.

Zu § 2 Absatz 4 Satz 2

Das Benutzungsrecht sollte auf Elektrokleinstfahrzeuge erweitert werden.

Zu § 3 Absatz 3 Nummer 1

Es sollte klargestellt werden, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts für alle Fahrzeuge (nicht nur für Kraftfahrzeuge) 50 km/h beträgt.

Zu § 5, Absatz 4, Satz 2

Der Verordnungsentwurf sieht Mindestüberholabstände gegenüber zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden vor, diese Abstände gelten aber nicht für das Überholen von S-Pedelecs. Die Überholabstände entsprechen bereits geltender Rechtsprechung. Es ist allerdings zu vermuten, dass vielen Kraftfahrern diese Abstände bisher nicht bekannt waren. Insofern ist die Klarstellung zu begrüßen. Es darf aber bezweifelt werden, dass Kraftfahrer diesen Abstand richtig einschätzen können. Zudem ist der Abstand nicht abhängig davon, ob innerorts oder außerorts überholt wird, sondern mit welcher Geschwindigkeit. Besser wäre daher eine Regelung, die sinngemäß so lautet:

Beim Überholen von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden ist ein ausreichender seitlicher Abstand einzuhalten. Dieser beträgt bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bis 50 km/h mindestens 1,5 m ansonsten mindestens 2,0 m. Sind Fahrstreifen markiert, so muss dieser zum Überholen verlassen werden.

Zu § 9 Absatz 2

Es sollte eine Klärung erfolgen, dass das indirekte Linksabbiegen an Lichtzeitanlagen nur dann erfolgen darf, wenn eine entsprechende Radverkehrsführung vorhanden ist und zum indirekten Linksabbiegen geeignete Lichtzeichen vorhanden sind. Die derzeitige Formulierung gestattet es Radfahrenden sich an mit Lichtzeichen geregelten Kreuzungen zum Linksabbiegen am Fahrbahnrand aufzustellen und dann ohne Beachtung der Lichtzeichen nur unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zu queren.

Zu § 9 Absatz 6

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. 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.

Völlig unsinnig ist diese pauschale Regelung zudem für separat und konfliktfrei geführte Abbiegeströme. Zudem sollte klar definiert werden, was mit Schrittgeschwindigkeit gemeint ist. Es wird eine Formulierung in dem Sinne vorgeschlagen:

Wer ein Kraftfahrzeug führt, darf innerorts beim Rechtsabbiegen nicht schneller als 10 km/h fahren, wenn beim Abbiegen zu Fuß Gehende, Radfahrende oder Elektrokleinstfahrzeug Führende zu beachten sind.

Zu § 12 Absatz 3 Nummer 1

Die Formulierung lässt durch die Verwendung von „oder“ zu, dass entweder 5 m vom Schnittpunkt der Fahrbahnkanten oder 2 m vor der Eckausrundung nicht geparkt werden darf. Abgesehen davon, dass auch dieses Maß nicht zu den erforderlichen Sichtbeziehungen beiträgt, muss der Text eindeutiger formuliert werden. Vorschlag: „vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m vom Beginn und vom Ende der Eckausrundung, mindestens aber 10 m vom Schnittpunkt der Fahrbahnkanten“.

Zu § 12 Absatz 3 Nummer 1a

Die gegenüber Nummer 1 weitergehende Beschränkung des Parkverbots ist grundsätzlich zu begrüßen. Die Einschränkung auf benutzungspflichtige Radwege ist allerdings weder sachgerecht noch praktikabel. Damit Fahrzeug Führende das überprüfen können, müssten Sie gegen die Fahrtrichtung bis zur letzten Einmündung zurückgehen, da hier die Benutzungspflicht angezeigt werden müsste. Zudem werden auch nicht benutzungspflichtige Radwege von den meisten Radfahrenden weiterhin genutzt. Es wird daher empfohlen auf die neue Nummer 1a zu verzichten und gemäß Anmerkung zu Nummer 1 zu verfahren.

Zu § 37 Absatz 2 Nummer 1

Der Entwurf sieht die Schaffung eines Abbiegepeils 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. Zudem sollten dringend die Ergebnisse des diesbezüglichen Forschungsprojekts FE 82.0690 zu den Auswirkungen einer solchen Regelung insbesondere auf Sicherheit und Akzeptanz abgewartet werden.

Zu § 39 Absatz 1b

Der Entwurf sieht die Schaffung von Fahrradzonen vor. Solche Zonen funktionierten schon als Tempo-30-Zonen ohne begleitende bauliche Maßnahmen nicht. Zudem zeigen Erfahrungen mit Fahrradstraßen, dass ausschließlich durch Anordnung eines neuen Verkehrszeichens keine Verhaltensänderungen zu erwarten sind. Wichtiger als ein neues Verkehrszeichen für Fahrradzonen wäre es, das Konzept der Fahrradstraßen durchzusetzen, was bedeutet, Autoverkehr aus diesen Bereichen möglichst herauszuhalten und in den VwV-StVO Mindestmaße für die Fahrbahnbreite zu definieren.

Es könnte zudem darüber diskutiert werden, ob in Tempo 30-Zonen künftig grundsätzlich die Regelungen gelten, die im Entwurf für die Fahrradzonen vorgesehen sind.

Zu Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 laufende Nummer 25 Zeichen 245

Der erste Entwurf sah vor, dass EKF den Bussonderfahrstreifen benutzen dürfen. Dies halten wir für sachgerecht, sofern keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Für den Fall dass eine Radverkehrsanlage vorhanden ist, sollen EKF diese benutzen. Ist jedoch keine vorhanden, dürften sie nicht den Gehweg benutzen, sondern müssten 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, würden diese das hoffentlich in der Regel nicht tun, sondern verbotswidrig den Gehweg benutzen. Das heißt aber nichts anderes, als die Benutzung des Gehweges zu tolerieren, was erneut eine Benachteiligung von Fußgängern darstellt. Es wird daher dringend empfohlen, die Freigabe des Bussonderfahrstreifens auch für Elektrokleinstfahrzeuge zu ermöglichen.

Zu Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 laufende Nummer 54.4 Zeichen 277.1

Wenn ein Mindestüberholabstand von 1,5 m bzw. 2,0 m in der StVO verankert wird, erschließt sich nicht, wozu es dann noch eines Überholverbots gegenüber Radfahrern bedarf. 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.

Zu Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 laufende Nummer 21.1 Zeichen 451

Sofern keine speziellen Regeln für den Verkehr auf Radschnellwegen bestehen, und das ist derzeit nicht der Fall, ist dieses Verkehrszeichen überflüssig und beinhaltet keine anderen Regelungen als Zeichen 237 oder 244.1 (Fahrradstraße).

Zu Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 laufende Nummer 22 Zeichen 340

In Nummer 2 Satz 1 soll nach dem Wort „überfahren“ ein Komma und die Wörter „insbesondere um dem Gegenverkehr auszuweichen“ ergänzt werden. Das geht zwar in die richtige Richtung, aber nicht weit genug. Besser wäre eine deutlichere Formulierung:

„Wer ein Fahrzeug führt, darf auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur überfahren, um dem Gegenverkehr auszuweichen, oder um dahinter liegende Parkplätze oder Grundstückszufahrten zu erreichen.“

In Nummer 3 wird das Halten von Elektrokleinstfahrzeugen auf Schutzstreifen erlaubt. Das ist weder erforderlich noch sachgerecht und sollte entfallen.

Zu Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 laufende Nummer 23.1 Zeichen 342

Die Übernahme der international verwendeten Haifischzahn-Markierung in die StVO wird begrüßt. Sie sollte jedoch nicht verwendet werden, um allgemeine Rechts-vor-Links-Regelungen zu verdeutlichen. Dazu kann in der VwV-StVO wieder die Möglichkeit der Markierung von Wartelinien geschaffen werden. Derzeit ist dies nur in Verbindung mit Zeichen 205 oder Lichtzeichen möglich.

Die Markierung von Haifischzähnen könnte dann vor allem die Bevorrechtigung von Radverkehrsanlagen, insbesondere von Radschnellwegen, verdeutlichen.

Warum die Markierung nicht zur Betonung von Rechts-vor-Links-Regelungen im Zuge von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen verwendet werden soll, ist zwar für die Praxis sicher kaum relevant, dennoch unlogisch. Diese Einschränkung sollte entfallen.

Zu Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung
Anlage zu § 1 Absatz 1 laufende Nummer 52a

Das unzulässige Parken auf Geh- und Radwegen oder Radschnellwegen sollte um „sowie auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen“ erweitert werden.

Zu Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung
Anlage zu § 1 Absatz 1 laufende Nummer 140

Die vorschriftswidrige Nutzung von Radwegen, Sonderwegen (238, 240, 241) oder Radschnellwegen, Fahrradstraßen und Fahrradzonen sollte um Gehwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen erweitert werden.

Zu Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung
Anlage zu § 1 Absatz 1 laufende Nummer 146a

Die nicht angepasste Geschwindigkeit bei Nutzung von Radwegen, gemeinsamen und getrennten Geh-/Radwegen oder Radschnellwegen um Fahrradstraße, Fahrradzone und Radfahrstreifen erweitern.

Berlin, den 08.10.2019