



**Gewerkschaft  
der Polizei**

Bundeschäftsvorstand

Bundeschäftsvorstand Berlin

Gewerkschaft der Polizei • Stromstr. 4 • 10555 Berlin  
Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
Referat StV 12  
Invalidenstr. 44  
10115 Berlin

Stromstraße 4  
10555 Berlin

www.gdp.de

18.10.2019

## Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Sehr geehrter Herr [REDACTED],

für die Übersendung des o.a. Entwurfs, danke ich Ihnen. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, unsere Auffassungen zu den vorgeschlagenen Änderungen vorzutragen.

### I. Grundsätzliches

Der Entwurf enthält Vorschläge, die aus Sicht der Polizei grundsätzlich zu begrüßen sind. So z.B. die Ausführungen zur Rettungsgasse, dem Verbot des Abschaltens von Notbremsassistenten bei Geschwindigkeiten über 30 km/h sowie die Erweiterung der Erprobungsklausel nach § 45 (1) StVO und einiges mehr, auf das noch einzugehen sein wird.

Andererseits enthält der Entwurf Überlegungen, die sowohl aus grundsätzlichen Erwägungen zu hinterfragen sind, als auch Aspekte, die Fragen aufwerfen.

Ob Carsharing der richtige Weg ist, Massenbedarfe zu decken, ist fraglich. Insbesondere für ältere Menschen ist der häufige Wechsel auf immer moderner und technisch anspruchsvoller werdende Fahrzeuge in kurzen Abständen nicht ganz unproblematisch.

Elektromobilität ist zumindest derzeit noch eine Technik, die den Verbrennungsmotor nicht ersetzen kann. Die Batteriekapazitäten reichen möglicherweise für reine Stadtfahrten aus, nicht aber für weitere Überlandfahrten. Zumal nicht geklärt ist, wie ein bedarfsdeckendes Elektro-Tankstellen-System zeitnah aufgebaut werden soll und wie, bzw. ob, die Ladezeiten für E-Motoren den Tankzeiten für Verbrennungsmotoren angeglichen werden können.

Für mehrspurige Fahrzeuge soll ein Überholverbot Einspuriger vorgeschrieben werden. Es ist fraglich, ob ein solches Verbot in der Praxis wirksam ist. Darüber hinaus müsste es mit Z. 276 kombiniert werden, um auch das Überholen mehrspuriger Fahrzeuge zu verbieten.

Das Parken in zweiter Reihe und auf Radstreifen soll mit einer Geldbuße strenger geahndet werden. Ein solches Verhalten durch Verkehrsteilnehmer ist nicht akzeptabel. Es führt mindestens zu Behinderungen, nicht selten auch zu Verkehrsunfällen. Daher ist eine Anhebung der Sanktion zu begrüßen.

Für Logistikfahrzeuge im innerstädtischen Zustelldienst und für Taxen müsste das Problem allerdings mit den Mitteln der Infrastrukturpolitik auf andere Weise gelöst werden.

Die Freigabe von Bussonderstreifen wird in Großstädten kaum zu der gewünschten Beschleunigung des Verkehrsablaufs führen. Das Gegenteil ist für Busse und Taxen zu erwarten.

Lkw >3,5 t sollen beim Rechtsabbiegen Schrittgeschwindigkeit fahren müssen. Diese Maßnahme dürfte kaum geeignet sein, die Rechtsabbiegeunfälle unter Beteiligung von Lkw und Fahrradfahrenden zu vermeiden. In der Regel geschehen solche Unfälle beim Anfahren, nachdem die VSA von Rot auf Grün umgeschaltet hat – also bei Schritttempo des Kraftfahrzeugs.

An dieser Stelle wäre es sinnvoll, den schon seit über zwanzig Jahren geforderten Abbiege-Assistenten einzuführen. Der ständige Hinweis, dass man dies nur eu-einheitlich könne läuft leer, da die nationalen Gesetzgeber immer über das Minimum einer Richtlinie hinausgehen dürfen, insbesondere dann, wenn es der Verkehrssicherheit dient.

## **II. Zu den einzelnen Änderungsvorschlägen:**

### **Artikel 1**

#### zu 1.a

Die hier getroffene Umstellung des Satzes in Absatz 4 bringt semantisch keine neue Erkenntnis. Für die Praxis ist es völlig unerheblich, ob ein Grundsatz im ersten- oder im zweiten Halbsatz formuliert wird, sofern er nur hinreichend erkennbar ist.

#### Zu 1.b

Diese Regelung senkt das Sicherheitsniveau ab. Künftig soll der Radfahrende nur noch dann absteigen müssen, wenn vor der Überquerung der Fahrbahn ein Gehweg benutzt wurde. Sinnvoller – weil sicherer – wäre es, wenn das Absteigen in beiden Fällen, also bei der vorherigen Nutzung von Rad- und Fußwegen, vorgeschrieben werden würde.

Zu 2.

Diese Regelung ist grundsätzlich zu begrüßen, allerdings mangels einer geeigneten Messmethode kaum zu überwachen bzw. in gerichtsverwertbarer Weise festzustellen.

Satz 2 ist problematisch, falls damit die Situation gemeint ist, in der Radfahrende an (bei rot) stehenden Kfz vorbei fahren.

Sie tun das sowohl bei stehendem - aber auch im fließenden Verkehr nämlich dann, wenn der Kfz-Verkehr nur langsam vorankommt, die rechts vorbei fahrenden Radfahrer aber deutlich schneller sind. In solchen Situationen wird der Kfz-Fahrer dazu gezwungen, den geforderten Abstand herzustellen, obwohl nicht er, sondern der Radfahrende (rechts) überholt hat.

Zu 3.

Wie bereits im einleitenden Block ausgeführt, geht diese Regelung am Gewollten (Verhindern von Rechtsabbiegeunfällen) vorbei.

Zu 4.

Die Regelung wird begrüßt. Sinnvoll wäre hier eine bauliche Maßnahme, z.B. Poller bzw. rot-weiße Absperrstangen anzubringen, da sich der „eilige Käufer“ weder von einem Radweg, noch durch irgendein Verkehrszeichen davon abhalten lassen wird, im Schnittstellenbereich zu halten, um im Kiosk an der Ecke mal kurz eine Packung Zigaretten zu kaufen etc.

Zu 5.

Zustimmung. Allerdings ist es fraglich, ob die Kommunen eine solche Regelung übernehmen werden, da ihnen auf diese Weise Einnahmen entgehen.

Zu 6.

Diese Regelung ist sehr zu begrüßen. Es wäre wünschenswert, wenn sie auch für Elektrokleinstfahrzeuge gälte.

Zu 7.

Zustimmung.

Zu 8.

Dieser Regelung sind dann, mit Einführung der neuen Formulierung, wohl alle größeren Navigationsgeräte sowie viele Smartphones unterworfen. Bei zahlreichen Geräten sind Apps, die in entsprechender Weise aktiviert werden können, bereits vorinstalliert.

Sollte eine so weitreichende Regelung tatsächlich eingeführt werden, müsste berücksichtigt werden, dass die Polizei bei Kontrollen entsprechende Geräte beschlagnahmen müsste. Dabei würde sich die Frage der Verhältnismäßigkeit der Maßnahme stellen.

Nahezu alle Rundfunksender strahlen halbstündlich und legal Meldungen über Geschwindigkeitsmessungen aus. Die Informationen hierzu kommen sowohl von der Polizei (!), als auch von Verkehrsteilnehmern.

Betrachtet man die Situation aus polizeirechtlicher Sicht, wäre es geradezu sinnvoll, solche Systeme als Fahrerassistenzsysteme vorzuschreiben. Einfach deshalb, weil jeder Verkehrsteilnehmer bei einer Radar-Warnung die vorgeschriebene Geschwindigkeit einhält. Damit ist der so genannte „polizeiliche Zustand“ auch ohne Sanktion erreicht.

Daher wäre es überlegenswert, Abs. 1c dahingehend zu ändern, dass lediglich die „Störungs-Komponente erhalten bleibt.

Zu 9.  
Zustimmung

Zu 10.  
Zustimmung. Um Missverständnisse zu vermeiden, wäre es überlegenswert, „ausgenommen Deutschland“ zu streichen. Rechtlich wär das wohl unschädlich.

Zu 11 a+b.  
Zustimmung

Zu 12 a.  
Zustimmung

Zu 12 b - aa.  
Zustimmung. Es wäre hilfreich, den Text zum Zeichen so zu fassen, damit klar wird, ob es sich dabei auch um Sonderfahräder zum Kindertransport handelt. Andernfalls wäre ebenfalls eine Klarstellung, mindestens in der amtl. Begründung sinnvoll.

Zu 12 b – bb.  
Wie bereits im allgemeinen Block ausgeführt, halten wir die Erlaubnis für mehrfach besetzte Kfz zur Nutzung von Busspuren für problematisch, weil damit das eigentliche Ziel, die freie Fahrt für den Busverkehr, untergraben wird.

Zu 12 b – cc.  
Zustimmung

Zu12b – dd.  
Zustimmung

Zu 12 c bis d.  
Zustimmung

Zu 13.  
Zustimmung unter Hinweis auf Nr. 10

Zu 14 a, b, d, e, f.  
Zustimmung

Zu 14 c.  
Zustimmung mit der Maßgabe, dass die Mobilität von Anwohnern mit deren Kfz. sowie für Lieferdienste und Logistikunternehmen (Umzug etc.) sichergestellt ist. Dies könnte optimaler Weise durch einen ergänzenden Satz im neuen Absatz 1i geschehen.

Zu 15 a.  
Zustimmung

Zu 15 b.  
Es ist nicht einsichtig, eine beliebige Gesellschaft des privaten Rechts mit Hoheitsfunktionen auszustatten, die üblicherweise eine Verkehrsbehörde erfüllt.  
Immerhin handelt es sich um Tatbestände, die ein nicht unerhebliches Sicherheitspotenzial umfassen. Welche Einzelfälle oder allgemeine Ausnahmen (die nicht zuvor behördenseitig geklärt werden könnten) sollte es geben, um Ausnahme vom Halte- oder Betretungsverbot zu erlauben. Oder mit nicht zugelassenen (und versicherten) Fahrzeugen zu fahren oder Werbeschilder aufzustellen, die neben anderen Autobahnen unzulässig wären.  
Dieses „wirtschaftliche“ Entgegenkommen ist nicht im Sinne der Verkehrssicherheit und wird daher abgelehnt.

Zu 16.  
Zustimmung

Zu 17 a bis c.  
Zustimmung

Zu 17 d.  
Mit Hinweis auf die Ausführungen zu Nr. 8 wird diese Regelung abgelehnt.

Zu 18.  
Zustimmung. Allerdings wird auf die Ausführungen zu 15b verwiesen.

Zu 19 a.  
Zustimmung

Zu 19 b.  
Zustimmung, allerdings mit den Einschränkungen, die zu Nr. 14 c angemerkt wurden.

Zu 19 c.

Zustimmung, mit Hinweis auf die Ausführungen zu 12 b – bb.

Zu 19 d.

Grundsätzlich Zustimmung. Allerdings ist damit zu rechnen, dass damit im Einzelfall in bestehende Fahrwege von Unternehmen eingegriffen wird, die ansonsten keine Alternative haben oder eine ungünstigere Fahrstrecke nach sich ziehen. Dies sollte in jedem Fall mit den Ländern und Kommunen abgeklärt werden.

Zu 19 e.

Zustimmung

Zu 19 g, h, i, j.

Diese Regelung wird als überflüssig erachtet, zumal bereits jetzt durch Rechtsprechung ein Überholverbot für die Situationen, in denen Z. 277.1 aufgestellt werden soll, besteht. Darüber hinaus entsteht die Frage, ob dann mehrspurige Fahrzeuge überholt werden dürfen, da Z. 277.1 nur das Überholen einspuriger verbietet. Oder soll neben Z. 277.1 auch noch Z. 276 bzw. 277 aufgestellt werden?

Möglicherweise wäre das Gewollte durch Zusatzschild „auch Zweiräder“ mit Symbol hilfreicher, als ein (überflüssiges) Verkehrszeichen mehr.

Zu 19 k.

Zustimmung

Zu 20 a, b, c:

Zustimmung

Zu 20 d.

Zustimmung. Es wäre sinnvoll, an dieser Stelle etwas eindeutiger zu definieren, was überhaupt ein Radschnellweg ist.

Zu 20 e - aa.

Die bisherige Formulierung ist ausreichend. Wenn ein Fahrzeug des Gegenverkehrs auf die andere Richtungsfahrbahn gerät – warum auch immer – wird der dort Fahrende, um einen Unfall zu vermeiden mit Sicherheit auszuweichen versuchen. Dazu bedarf es keiner Ergänzung in der Anlage 3 zur StVO.

Zu 20 e – bb.

Auch hier gilt, dass die bisherige Regelung ausreichend ist. Auch Radfahrende haben kein Anrecht auf freie Fahrt in jeder verkehrlichen Situation.

Gerade in Großstädten muss die Möglichkeit bestehen, z.B. jemanden ein- oder aussteigen zu lassen, also das typische Halten. Zumal eine solche Regelung kaum überwacht werden kann.

Zu 20 f.

Es ist nicht ganz einsichtig, warum für den Radverkehr ein neues Verkehrszeichen eingeführt werden soll. Es würde sicher auch eine Wartelinie (Z. 341) genügen.

Zu 20 g.

Zustimmung

### **Zu Artikel 2**

Zustimmung

### **Zu Artikel 3**

Zu I. 1. – 5.

Zustimmung

Zu II 6.

Wie bereits im Allgemeinen Teil erwähnt, ist diese Regelung in der Praxis nicht unfallrelevant. Darüber hinaus kann ein größerer Lkw um eine rechtwinklige Kurve/Ecke ohnehin kaum schneller als mit Schrittgeschwindigkeit herum fahren.

Überwachbar ist eine solche Regelung jedenfalls nicht, denn der Zeugenbeweis ist bei solchen Situationen erfahrungsgemäß kaum verwertbar. Eine technische Messung mittels Radar oder Laser ist im Kurvenbereich auch nicht möglich. Damit ist das (wohlwollend Gedachte) aber kaum zu beweisen bzw. zu vollziehen.

Zu II 7 - 8.

Zustimmung

Zu II 9.

Zustimmung.

Zu II 10 - 15.

Zustimmung

Zu II 16 – 17.

Bedenkt man, welche Folgen eine zugeparkte Rettungseinfahrt haben kann, fällt die Erhöhung des Qualifizierungstatbestandes um 5 € deutlich zu niedrig aus.

Zu II 18 – 22.

Zustimmung

Zu II 23.  
Zustimmung.

Zu II 24.  
Zustimmung

Zu II 25 – 43.  
Zustimmung

**Artikel 4 – 6**  
Zustimmung

### **III. Fazit**

Schwerpunkt dieser Novelle ist es, Radfahrenden ein höheres Maß an Mobilität und auch an Sicherheit zukommen zu lassen. Beides wird ebenso begrüßt, wie die Anhebung der Sanktionen, insbesondere im Hinblick auf die Rettungsgasse, u.v.m.

Dennoch greift der Entwurf angesichts der signifikanten Änderungen in der gesellschaftlichen Anschauung über den Stellenwert von Mobilität und wie diese möglichst umweltschonend, bei sich schnell verändernden Techniken, politisch zukunftsgerichtet konfiguriert werden kann, ohne dabei Bewährtes zurück zu lassen, zu kurz.

Mit freundlichen Grüßen

