



ZDK-Hauptstadtbüro, Mohrenstr. 20/21, 10117 Berlin

Herrn  
[REDACTED]  
Leiter des Referats StV 12  
Ordnung des Straßenverkehrs (Verhaltensrecht)  
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Abteilung: Hauptstadtbüro

Ansprechpartner: [REDACTED]

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:

Datum: 18. Oktober 2019

## Stellungnahme des Zentralverbandes Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe

### Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Sehr geehrter Herr [REDACTED],  
sehr geehrte Damen und Herren,

gerne und dankbar nehmen wir die Gelegenheit wahr, zu dem vorliegenden Referentenentwurf Stellung zu nehmen.

Sowohl die Änderungen der Bußgeldkatalog-Verordnung als auch die Änderungen in der Straßenverkehrsordnung werden - unserer Auffassung nach - einen erheblichen Beitrag zur Verkehrssicherheit und deren Umsetzung leisten. Beispielsweise die entschlossenere Ahndung bei Nichtbilden einer Rettungsgasse auf Autobahnen oder die Anordnung der Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende LKW werden ohne Zweifel schreckliche Unfälle und gefährliche Verkehrssituationen verhindern können. Diese geplanten Maßnahmen befürworten wir im Sinne der Verkehrssicherheit.

Kritisch sehen wir jedoch die Änderungen der Straßenverkehrsordnung, welche das Verhältnis zwischen Automobil- und Radverkehr betreffen. Hier insbesondere die Änderung des §2 Absatz 4 Satz 1 sowie des §5 Absatz 4 Satz 2 der StVO. Allgemein sollte bei den vorliegenden Änderungen bedacht werden, welche alltäglichen Situationen und Konflikte daraus resultieren und inwiefern auch Autofahrer durch diese Regelungen erheblich eingeschränkt und mutwillig behindert werden können.

Die bisherige Formulierung des §2 Absatz 4 Satz 1 StVO, wonach hintereinander gefahren werden „muss“ und nur bei Nichtbehinderung des Verkehrs nebeneinander gefahren werden „darf“, ist daher bisher vollkommen ausreichend und bedarf keiner Änderung. Besonders zum Schutz von Fahrradfahrern sollte daran festgehalten werden. So können Unfälle unter nebeneinander fahrenden Fahrradfahrern verhindert werden, als auch mit Kraftfahrzeugen, die entgegen kommen oder überholen wollen.

Auch die bisher angewandte Formulierung des §5 Absatz 4 Satz 2 StVO in Folge dessen ein „ausreichender Seitenabstand“ eingehalten werden musste, bedarf keiner Änderung. Die Einhaltung des geforderten Mindestabstandes von 1,5 Metern innerorts und 2 Metern außerorts erzwingt in den meisten Fällen und Regelquerschnitten deutscher Land- und Bundesstraßen dann einen Spurwechsel bzw. ein deutliches Ausweichmanöver auf die Gegenseite. Inwiefern der Abstand sowohl vom Auto- als auch Radfahrer in der Praxis eingeschätzt und überprüft werden kann, ist ebenfalls fraglich.

Als Zentralverband des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes befürworten wir die Relevanz des Fahrradverkehrs, besonders in Städten, und plädieren daher für eine vermehrte und innovativere Infrastruktur von Fahrradwegen. Sowohl für die Fahrradfahrer als auch für Autofahrer, welche im Straßenverkehr eine erhebliche Verantwortung für die Sicherheit des Radverkehrs zu tragen haben.

Mit freundlichen Grüßen

