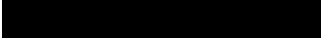


Bundesministerium für Verkehr und digitale Infra-
struktur BMVI
Herr 
Referatsleiter StV12
Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Unser Zeichen:
Bearbeitung:
Telefon:
Fax:
E-Mail:

Datum: 07.10.2019

**Verbändeanhörung XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften,
Aktenzeichen: StV 12/7332.5/6-2**

Hier: Anmerkungen der BG Verkehr im Zuge der Verbändeanhörung im Einzelnen

Sehr geehrter ,

vielen Dank für die Möglichkeit, Kommentare zum Entwurf der XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, Aktenzeichen: StV 12/7332.5/6-2, abgeben zu können. Aus der Sicht der BG Verkehr hat dieser Entwurf besondere Bedeutung für die künftige Sicherheit der Beschäftigten unserer Mitgliedsunternehmen im Straßenverkehr. Wir bemerken mit Sorge, dass in Zeiten digitaler Vernetzung, verbesserter Verkehrsüberwachungsmöglichkeiten, Zunahme des automatisierten Fahrens und der Notwendigkeit zur Förderung der Verkehrstechnik, viele der Gesetzesänderungen die Verantwortung auf einzelne Verkehrsteilnehmer verlagern und insbesondere Kfz Führende zusätzlich belastet werden. Viele der Änderungen mögen der Förderung des Radverkehrs und alternativer Fortbewegungskonzepte dienen, die Verkehrssicherheit verbessern sie nach unserer Ansicht nicht. Bitte entnehmen Sie unsere Stellungnahme der Anlage

Mit freundlichen Grüßen


Leiter Geschäftsbereich Prävention

Anlage

Die Kommentare im Einzelnen:

§ 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„(4) Mit Fahrrädern darf nebeneinander gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird; anderenfalls muss einzeln hintereinander gefahren werden.“

sowie

§ 5 Absatz 4 Satz 2 wird durch folgende Sätze ersetzt:

„Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und ausserorts mindestens 2 m. An Kreuzungen und Einmündungen kommt Satz 3 nicht zur Anwendung, soweit Rad-Fahrende die Kraftfahrzeuge rechts überholen oder neben ihnen zum Stillstand kommen.“

Kommentar:

Im Zusammenwirken dieser beiden Regelungen, liegt die Gefahr, dass Kfz Führende keine Möglichkeit haben, Pulks von Radfahrenden sicher und gesetzeskonform zu überholen.

Es wäre daher wünschenswert, wenn aus dem Text hervorginge, in welchem Fall hintereinander gefahren werden kann oder eine Verkehrsbehinderung vorliegt. Ansonsten bietet diese freie Interpretationsmöglichkeit viel Spielraum für Konflikte zwischen Radfahrenden und motorisiertem Verkehr.

Es sei darüber hinaus angemerkt, dass Stürze, die in Radfahrerpulks aus gegenseitigen Berührungen entstehen, oft in schweren Unfällen mit vielen Beteiligten enden und damit ein besonderes Risikopotenzial beinhalten. Dies unterstreicht die Notwendigkeit, die Grenzen des Nebeneinanderfahrens deutlicher zu definieren.

Dem § 9 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Wer ein Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t innerorts fährt, darf beim Rechtsabbiegen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.“

Kommentar:

Die Unfallursache für Rechtsabbiegeunfälle ist nicht überhöhte Geschwindigkeit. Zahlreiche schwere Unfälle geschehen auch noch unter dem für Schrittgeschwindigkeit definierten Niveau. Vielmehr ist das ergonomische Umfeld des Fahrers in Bezug auf die Sicht aus dem Fahrerhaus ein wesentlich ursächlich beitragender Faktor. Mit der hier angestrebten Gesetzesänderung findet lediglich eine weitere Verantwortungsverlagerung auf den Fahrer statt, ohne dass die Ursachen der Abbiegeunfälle angegangen werden. Statt die Voraussetzungen für eine umfassende Ausstattung mit Fahrerassistenzsystemen inklusive Bremseingriff zu schaffen, wird die Unfallgefahr auch noch erhöht, indem Fußgehenden und Radfahrenden suggeriert wird, das Überqueren der Straße sei gefahrlos, da das Nutzfahrzeug langsam fährt.

In dieser Form fördert die Rechtsvorschrift nicht die zwingend notwendige Partnerschaft im Stadtverkehr und trägt daher für die Sicherheit des Straßenverkehrs nicht bei.

§ 23 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1c werden nach den Wörtern „bestimmt ist“ die Wörter „oder verwendet werden kann“ eingefügt.

b) Nach Absatz 1c wird folgender Absatz 1d eingefügt:

„(1d) Wer ein Kraftfahrzeug führt, hat sicherzustellen, dass bei einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h ein für das Kraftfahrzeug vorgeschriebenes Notbremsassistentensystem eingeschaltet ist.“

Kommentar:

Dass Fahrendenassistenzsysteme, die der Verkehrssicherheit dienen, immer eingeschaltet sein müssen, ist eigentlich selbsterklärend. Nach dem derzeitigen Stand der Forschung könnten sehr viele tödliche Unfälle von einem vorhandenen und eingeschaltetem Notbremsassistenten gelindert oder vermieden werden. Daher zählt dieses Assistenzsystem zu den "Lebensrettern" in jedem Fahrzeug und sollte niemals ausgeschaltet sein. Eine ebenso wichtige Rolle spielt bei Autobahnfahrten der Einsatz des Abstandsregeltempomaten, der automatisch den Abstand zwischen den Fahrzeugen so regelt, dass eine Notbremsung immer möglich ist. Zu bemängeln ist, dass auch mit dieser Rechtsvorschrift die Verantwortung auf die Fahrzeug Führenden festgeschrieben wird, statt in der StVZO die Voraussetzungen zu schaffen, die automatische Wiedereinschaltung verkehrsbedingt ausgeschalteter Assistenzsysteme sicherzustellen.