

Stellungnahme des ökologischen Verkehrsclub e.V. (VCD) zum Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV)

Berlin, den 16.07.2021

Ausgangslage

Diese Erste Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) dient dazu den Artikel 3 der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVRÄndV) zu bestätigen und neu zu fassen. Diese wurde bereits im April 2020 ausgearbeitet, gilt aber aufgrund eines Formfehlers als rechtlich unwirksam. Die meisten Bundesländer haben die Anwendung der darin beschlossenen Sanktionen ausgesetzt. Eine Neufassung der Verordnung (mit der passenden Ermächtigungsgrundlage für die Fahrverbote) war erforderlich und wurde von den Verkehrsminister*innen der Länder und dem Bundesverkehrsminister im April diesen Jahres beschlossen. Die Novelle der BKatV soll vorrangig dazu dienen, den Rad- und Fußverkehr in Deutschland sicherer zu machen.. Der jetzige Entwurf zur Änderung der BKatV enthält überwiegend Erhöhungen der Bußgelder und sieht die Aufnahme neuer Tatbestände vor.

Position des VCD zu den einzelnen Änderungen

Grundsätzlich begrüßt der VCD, dass es endlich zu einer Einigung der Länder auf einen gemeinsamen Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der BKatV gekommen ist. Durch die Uneinigkeit in den letzten Monaten wurde die Verkehrswende unnötig lange hinausgezögert. Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden wurde dadurch weiterhin ausreichender Schutz im Straßenverkehr versagt.

Fahrrad und Fuß

„Beim Überholen ausreichenden Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern nicht eingehalten“ (Ifd. Nr. 23)

Es ist erfreulich, dass endlich ein Mindestabstand beim Überholen mit Kraftfahrzeugen gegenüber zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in der StVO verankert ist. Ein im Gesetz festgeschriebener Seitenabstand von 1,5 Meter innerorts und 2,0 Meter außerorts trägt zu mehr Sicherheit bei. Allerdings muss dieser auch beim Überholen von Radfahrenden auf Radfahrstreifen gelten. Zudem reicht ein Bußgeld von 35€ nicht aus. Untersuchungen in Berlin¹ zeigen,

¹ Projekt Radmesser des Tagesspiegel, www.tagesspiegel.de/berlin/projekt-radmesser-so-gefaehrlich-werden-radfahrer-in-berlin-ueberholt/23702706.html

dass bei mehr als der Hälfte der Überholvorgänge der Mindestabstand von 1,5 Metern nicht eingehalten wurde. Um ein stärkeres, regelkonformes Verhalten und damit harmonisches Miteinander im Straßenverkehr zu fördern, bedarf es höherer Bußgeldsätze. Nur so kann bei den Verkehrsteilnehmenden das nötige Bewusstsein für die Gefährlichkeit ihres Fehlverhaltens geschaffen werden.

„Beim Abbiegen auf zu Fuß Gehende keine besondere Rücksicht genommen und diese dadurch gefährdet“ (Ifd. Nr. 41)

Der VCD begrüßt die Erhöhung des Bußgeldes an dieser Stelle, mahnt aber an, dass die Maßnahme nicht weitreichend genug ist (siehe nächster Abschnitt).

„Mit einem Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t innerorts beim Rechtsabbiegen nicht mit Schrittgeschwindigkeit gefahren“ (Ifd. Nr. 45)

Dieser neu eingeführte Tatbestand schützt keinesfalls vor Abbiegeunfällen mit Lkw. Um alle Verkehrsteilnehmer*innen ausreichend im Verkehr zu schützen, bedarf es deutlicherer Maßnahmen. Es ist dringend erforderlich, dass für alle Lkw der Einbau von Abbiege- sowie Bremsassistenten verpflichtend wird. Zudem müssen deutsche Kommunen die Möglichkeit haben, nicht regelkonform ausgestatteten Fahrzeugen die Durchfahrt zu verbieten.

Da die meisten Abbiegeunfälle aber durch Pkw und leichtere Lkw (< 3,5t) verursacht werden, muss für diese Fahrzeuge der Einbau von Abbiege-, sowie Bremsassistenten ebenfalls verpflichtend werden.

„Beim Ein- und Aussteigen einen anderen Verkehrsteilnehmer gefährdet“ (Ifd. Nr. 64)

Sogenannte Dooring-Unfälle, das Stürzen durch unvermittelt aufgestoßene Autotüren, sind gefahrenträchtige Situationen für Radfahrende. Das vorausschauende Handeln von Kraftfahrzeug-Führenden ist in dieser Situation essentiell. Der VCD begrüßt zwar die Erhöhung des Bußgeldes an dieser Stelle, schätzt den Betrag von min. 40€ aber noch immer als zu gering ein. Auch hier bedarf es nachdrücklicher Bußgeldsätze, um auf die Gefährlichkeit von Handlungen aufmerksam zu machen.

Parken und Halten:

„Unzulässig auf Schutzstreifen für den Radverkehr geparkt“ (Ifd. Nr. 54a)

Aus Sicht der Fahrradfahrenden ist es erfreulich, dass das absolute Halteverbot auf Radfahrerschutzstreifen mit der letzten StVO-Novelle nun fest in der Gesetzgebung verankert ist. Dadurch wird die Gesetzeslage auch für Autofahrende übersichtlicher, da weder das Halten noch das Parken auf Radfahrstreifen und auf Schutzstreifen erlaubt ist.

„In „zweiter Reihe“ geparkt“ (Ifd. Nr. 58)

Das Parken von Fahrzeugen in zweiter Reihe zwingt Fahrradfahrende dazu, gefährlich weit auf die Fahrbahn auszuweichen. Hier geraten sie oft in gefährliche Situationen.

„Unzulässig auf Geh- und Radwegen geparkt“ (Ifd. Nr. 52a) und

„Auf einem Gehweg, einem gemeinsamen Geh- und Radweg, einem Gehweg des getrennten Geh- und Radwegs, im Bereich einer Fußgängerzone oder entgegen Zeichen 250, 251, 253, 254, 255, 260 der StVO trotz eines Verkehrsverbots geparkt (§ 12 Absatz 2 StVO)“ (Ifd. Nr. 144)

Vor allem Geh- und Radwege sowie Fußgängerzonen, müssen von falschparkenden Autos freigehalten werden. Ein Parkverbot reicht allerdings nicht aus. Auch hier muss ein absolutes Halteverbot eingeführt werden. Nur so stehen die Wege jederzeit dem Rad- und Fußverkehr vollständig und hindernisfrei zur Verfügung.

Zu Nr. 52a, 54a, 58, 144

Generell begrüßt der VCD die Erhöhung der Geldbußen beim regelwidrigen Parken und die Anpassung an einen einheitlichen Betrag. Allerdings reicht hier der Mindestbetrag von 55€ nicht aus. Hier sollte gegebenenfalls eine Anpassung des Verwarnungsgeldrahmens in Betracht gezogen werden. Zudem fordert der VCD, zusätzlich zu einer Geldbuße, auch einen Eintrag ins Fahreignungsregister mit einem Punkt.

Weiterhin kritisiert der VCD, dass die Bußgelder für unzulässiges Parken im Kreuzungsbereich nicht erhöht wurden, um ein regelkonformes Verhalten zu fördern. Nur so kann die Sichtbeziehung zwischen motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen und Fahrradfahrenden verbessert werden. Der VCD fordert zudem eine Ausweitung des Parkverbots und eine einheitliche, verständlich formulierte Regel, zum Beispiel: „10 Meter vom Beginn der Eckausrundung“.

Insbesondere wertet der VCD dabei folgende Punkte **positiv**:

- Neuer Strafbestand: Nichteinhalten von Mindestabstand beim Überholen
- Die deutliche Erhöhung der Bußgelder bei Falschparken
- Neuer Strafbestand: Absolutes Halteverbot auf Schutzstreifen für den Radverkehr
- Erhöhung der Geldbußen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen

Trotz der positiven Punkte sieht der VCD noch weiteren Optimierungsbedarf auf dem Weg zu einer klimafreundlichen Verkehrswende und einer zukunftsfähigen, sicheren Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden. So geht der vorliegende Kompromiss teilweise hinter die bereits im April 2020 beschlossene Novelle der StVO zurück. Der VCD kritisiert insbesondere, dass die Bundesregierung sowie einige Bundesländer den Formfehler zum Anlass genommen haben, die mit der Novelle beschlossenen Fahrverbote bereits bei geringeren Geschwindigkeitsüberschreitungen komplett zu streichen, statt einfach nur den Fehler zu beheben und damit die Novelle unverändert in Kraft treten zu lassen. Geschwindigkeitsüberschreitungen sind kein Kavaliersdelikt. Fast jeder dritte Verkehrstote in Deutschland kommt bei einem Unfall im Zusammenhang mit zu hoher Geschwindigkeit ums Leben und je höher die Geschwindigkeit, desto schwerer die Unfallfolgen. Damit wurde die Chance vertan, einen weiteren Schritt in Richtung Vision Zero und lebenswertere Städte zu machen.

Folgendes wertet der VCD negativ:

- Keine Fahrverbote aufgrund von Geschwindigkeitsüberschreitungen innerorts ab 21 km/h und außerorts ab 26 km/h
- Keine Erhöhung der Geldbußen für regelwidriges Parken an Kreuzungen und Einmündungen (Lfd. Nr. 54)
- Im Vgl. zum europäischen Niveau zu geringe Geldbußen, keinen Eintrag ins Fahreignungsregister bei falschparken

Forderungen des VCD

Der VCD setzt sich für eine soziale, umweltverträgliche und sichere Verkehrswende ein. Alle Menschen müssen komfortabel und barrierefrei unterwegs sein können.

Der Schutz des Klimas ist die zentrale Herausforderung unserer Zeit. Der Verkehrssektor ist für ein Fünftel der Treibhausgasemissionen verantwortlich, davon gehen 95 Prozent auf das Konto des Straßenverkehrs. Um die nationalen Klimaziele zu erreichen, braucht es eine deutliche Reduktion der Klimagasemissionen des Verkehrs. Daneben müssen die Umweltbelastungen und vom Verkehr verursachten, gesundheitlichen Beeinträchtigungen ebenso minimiert werden.

Alle Menschen sollen am Verkehr teilnehmen können; insbesondere ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen muss eine sichere Mobilität garantiert werden. Kein Mensch soll im Straßenverkehr sein Leben verlieren.

All diese Ziele lassen sich nicht mit der jetzigen Autozentriertheit der deutschen Verkehrspolitik vereinen. Der VCD fordert dazu auf, alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichermaßen in den Blick zu nehmen. Es muss die richtige Infrastruktur, eine ausreichende Finanzierung und gut ausgebildete Fachkräfte für jedes Verkehrsmittel geben.

Doch ein Paradigmenwechsel benötigt einen rechtlichen Rahmen, welcher die Entwicklung von Mobilität und Verkehr regelt: **ein Bundesmobilitätsgesetz**. Der VCD setzt sich dafür ein, Ziele und Strategien für den Verkehrssektor einheitlich für ganz Deutschland in einem Gesetz festzuhalten. Denn nur so gibt es eine realistische Chance, eine integrierte Verkehrspolitik, die Klimaschutz und weitere gesellschaftliche Ziele verfolgt, erfolgreich umzusetzen.

Der VCD fordert folgende verkehrsrechtliche Maßnahmen:

- Neue **Höchstgeschwindigkeiten** einführen: **Tempo 30 innerorts** (mit Ausnahmen für 50 km/h), **Tempo 80 auf Landstraßen** und ein Tempolimit von **120 km/h auf Autobahnen**
- **Bußgelder und Strafen** für verkehrsgefährdendes Verhalten und Falschparken müssen auf **europäisches Niveau** angehoben werden
- Umwandlung der in der StVO festgelegten allgemeinen Parkerlaubnis in ein **allgemeines Parkverbot** (mit der Möglichkeit, Parkzonen auszuweisen)
- Verpflichtung zum Einbau von Abbiege- und Bremsassistenten (auch für Pkw)
- Eine **erweiterte Innovationsklausel** für Kommunen, sodass sie einen größeren Spielraum für Verkehrsversuche erhalten

Kontakt:

Michael Müller-Görnert, verkehrspolitischer Sprecher: Michael.Mueller-Goernert@vcd.org

Anika Meenken, Sprecherin für Radverkehr und Mobilitätsbildung: fahrrad@vcd.org