

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat StV 12
Herrn Ingo Christian Hartmann
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Per E-Mail an: Ref-StV12@bmvi.bund.de

● **Entwurf einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - Verbändeanhörung, StV 12/7332.5/20**

Angela Kohls
Abteilungsleiterin
Verkehr/Interessenvertretung

16. April 2021

Stellungnahme des ADFC

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC begrüßt das Anliegen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), mit der Novelle der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs in Deutschland zu verbessern.

Der ADFC hat Anfang Mai 2019 mit dem „Gute-Straßen-für-alle-Gesetz“ auch konkrete Vorschläge für eine Änderung der VwV-StVO vorgelegt. Der Gesetzentwurf des ADFC steht auf der Homepage des ADFC Bundesverbands zum Download zur Verfügung:
www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz

Zu den einzelnen Änderungsvorschlägen des Entwurfs des BMVI nimmt der ADFC in Reihenfolge der Paragraphen der StVO wie folgt Stellung:

VwV zu § 2

Das neue Beispiel zur **Benutzungspflicht baulich angelegter Radwege** für Straßen mit Geschwindigkeiten von über 50 km/h ist als Kann-Regelung vertretbar. Fraglich erscheint, ob der nach wie vor aufgeführte „Verkehrsablauf“ die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht rechtfertigen kann. Denn § 45 Abs. 9 S. 3 verlangt eine Begründung mit Erwägungen zur Verkehrssicherheit und nicht nur zum Verkehrsablauf.

Radfahrstreifen sollten alternativ zu Zeichen 295 auch durch Zeichen 298 von der Fahrbahn abgetrennt werden können. Die Sperrfläche schafft zusätzlichen Sicherheitsraum und ermöglicht außerdem das Aufstellen vertikaler Trennelemente, so dass ein „geschützter Radfahrstreifen“ entsteht.

Der **Schutzstreifen** muss so breit sein, dass er einschließlich eines Sicherheitsraumes hinreichenden Bewegungsraum „für den Radverkehr“ bietet. Bisher hieß es „für den Radfahrer“. Ist eine inhaltliche oder eine sprachliche Anpassung an die StVO beabsichtigt? Der neue Regelfall des Radverkehrs ist nach § 2 Abs. 4 das Fahren zu zweit nebeneinander. Bei einer dafür ausreichenden Fahrbahnbreite wäre kein

Schutzstreifen, sondern ein Radfahrstreifen zu verwirklichen. Die bisherige Fassung im Singular ließ die geringe Breite des Schutzstreifens deutlicher erkennen.

Mit dem notwendigen **Sicherheitsraum neben Schutzstreifen**, wenn ein Seitenstreifen zum Parken vorhanden ist, wird eine Forderung aus dem Gute Straßen für alle-Gesetz realisiert. Neben Radfahrstreifen ist ein solcher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr ebenfalls erforderlich und in die VwV aufzunehmen.

Beim **Überholen an Schutzstreifen** wird der gebotene Sicherheitsabstand häufig unterschritten, weil der Autoverkehr sich an der Leitlinie orientiert. Die Grenze von 50 km/h für Straßen mit Schutzstreifen ist deshalb zu hoch. Der Einsatz sollte auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und geringem Kfz-Aufkommen, insbesondere von Bus- und Lkw-Verkehr, begrenzt werden.

Der **Hinweis auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen** ist unverändert geblieben. Er ist weiterhin kein verbindlicher Verweis und wäre als dynamische Verweisung auf ein privates Regelwerk unzulässig. Zulässig wäre die Verweisung auf eine konkret bezeichnete Fassung. Das sollten aber nicht die ERA 2010 sein, die derzeit überarbeitet werden, sondern - nach einer inhaltlichen Prüfung – die kommenden ERA.

Die Aufnahme von gemeinsamen **Geh- und Radwegen ohne Benutzungspflicht** und ihre Kennzeichnung durch ein Symbol wird hoffentlich zu einer weiteren Verbreitung beitragen. Diese bereits fünf Jahre alte Anregung aus dem BLFA StVO/OWi ist bisher als Alternative zum Gehweg „Radverkehr frei“ kaum bekannt geworden.

VwV zu § 9

Die **Markierung von Radwegfurten** auch im Zuge einer Vorfahrt durch Zeichen 301 war überfällig und trägt zur Vereinheitlichung bei. Das Verbot, eine Furt bei mehr als 5 m Absetzung von der Vorfahrtstraße zu markieren, berücksichtigt nicht den Fall, dass dem Radverkehr durch Beschilderung Vorfahrt eingeräumt wird. Formulierungsvorschlag: „...an erheblich (mehr als 5 m) abgesetzten Radwegen **ohne Vorfahrt** im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) sowie...“.

VwV zu § 12

Alternativ zur **Grenzmarkierung** sollte auch eine Sperrfläche oder die Errichtung von Fahrradabstellanlagen am Straßenrand zulässig sein. Abgestellte Fahrräder sind selbst kein Sichthindernis und verhindern wirkungsvoll das Falschparken im Kreuzungs- oder Einmündungsbereich.

VwV zu § 37

Die neue Rand-Nr. 35 für den allgemeinen Grünpfeil ist nachvollziehbar. Für den **Grünpfeil für den Radverkehr** passt dieser neue Buchstabe h) dagegen nicht und ist dort als unnötige Einschränkung auszunehmen.

Der Grünpfeil für den Radverkehr muss auch an Straßen ohne Radverkehrsanlagen zulässig sein, so wie der allgemeine Grünpfeil. Das wird aus der StVO und ihrer amtlichen Begründung nicht deutlich. Eine Klarstellung in der VwV zu § 37 ist erforderlich oder zumindest unschädlich. Ein Anwendungsfall ist z. B. das Abbiegen von einer Fahrbahn in einen Radweg, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen.

Der in der Begründung erwähnte Bericht der BAST ist offenbar bisher nicht veröffentlicht worden. So lassen sich die Angaben nicht nachvollziehen, und die Einschränkungen für die Anordnung des Grünpfeils für den Radverkehr in den Rand-Nummern 40ff erscheinen unnötig restriktiv. Sie berücksichtigen insbesondere nicht, dass Radfahrende untereinander nach den RiLSA als „bedingt verträglich“ gelten.

Bei hohem Radverkehrsaufkommen kann das freie Rechtsabbiegen dazu beitragen, den Aufstellbereich zu entlasten. Dass u. U. Rechtsabbiegende wegen wartender geradeaus Fahrender zeitweise nicht nach vorn durchfahren und abbiegen können, ist wie beim Kfz-Verkehr mit dem allgemeinen Grünpfeil hinzunehmen. Allein deshalb das Rechtsabbiegen bei Rot ganz zu verbieten, obwohl es zu Tageszeiten mit schwächerem Radverkehrsaufkommen völlig unproblematisch wäre, ist nicht gerechtfertigt.

Die Empfehlung der VwV zur „Grünen Welle“ sollte auch den Radverkehr umfassen. Weitere Änderungsvorschläge dienen einer Signalisierung, die auf die Bedürfnisse des Radverkehrs abgestimmt ist. Der zusätzliche Aufwand ist durch Vorteile für die Sicherheit, die Akzeptanz und die Verkehrsqualität gerechtfertigt.

- Ergänzung bei IV zu § 37 Absatz 2 Nummer 1 und 2:

Sind im Zuge einer Straße mehrere Lichtzeichenanlagen eingerichtet, so empfiehlt es sich in der Regel, sie aufeinander abzustimmen. Jedenfalls sollte dafür gesorgt werden, daß bei dicht benachbarten Kreuzungen der Verkehr, der eine Kreuzung noch bei "Grün" durchfahren konnte, auch an der nächsten Kreuzung "Grün" vorfindet. **Dies gilt auch für den Radverkehr.**

- Änderung zu Absatz 2 Nummer 5

II. Lichtzeichen für Radfahrer sollten in der Regel das Sinnbild eines Fahrrades zeigen. Besondere Lichtzeichen für Radfahrer (**Rot-Gelb-Grün**) **sollten an allen Ampelkreuzungen mit Radverkehrsanlagen** angebracht werden **und in der Regel** auch Gelb sowie Rot und Gelb (gleichzeitig) zeigen.

- Änderung zu Absatz 2 Nummer 6

Zur gemeinsamen Signalisierung des Fußgänger- und Radverkehrs gilt Folgendes: **Eine gemeinsame Signalisierung des Fuß- und Radverkehrs erfolgt nur ausnahmsweise.** In den roten und grünen Lichtzeichen der Fußgängerlichtzeichenanlage werden jeweils die Sinnbilder für Fußgänger und Radfahrer gemeinsam gezeigt oder neben dem Lichtzeichen für Fußgänger wird ein zweifarbiges Lichtzeichen für Radfahrer angebracht; beide Lichtzeichen müssen jeweils dieselbe Farbe zeigen. Vgl. im Übrigen zur Signalisierung für den Radverkehr die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RILSA)

VwV zu Zeichen 220

Der ADFC begrüßt, dass die **Freigabe von Einbahnstraßen** in der StVO von einer Kann-Regelung zum Regelfall wird. Unserer Auffassung nach war dies schon deshalb geboten, weil eine Einbahnstraße ohne Freigabe für den Radverkehr eine Verkehrsbeschränkung ist, die im Einzelfall mit einer besonderen örtlichen Gefahrenlage begründet werden muss (§ 45 Abs. 9 S. 3 StVO). Der Vorschlag des ADFC lautete deshalb:

Der Radverkehr in Gegenrichtung ist zuzulassen, es sei denn

a. die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt mehr als 30 km/h,

b. es ist keine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden (unbeachtlich sind kurze Engstellen), bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss die Begegnungsbreite mindestens 3,5 m betragen

c. die Einbahnstraße beginnt an einer Kreuzung oder Einmündung mit einer Lichtzeichenanlage.

Wir gehen davon aus, dass in der VwV-StVO „soll“ im Regelfall wie „muss“ zu lesen ist. Die VwV zu Zeichen 220 zählt wie schon bisher Bedingungen für die Freigabe auf, so dass sie darüber hinaus nur selten an örtlichen Besonderheiten scheitern wird.

Für eine Anhebung der Begegnungsbreite von 3,5 m auf 4,5 m besteht keine Notwendigkeit. Auch mit der bisherigen Mindestbreite sind geöffnete Einbahnstraßen im Unfallgeschehen unauffällig und sicherer als andere Straßen (UDV-Forschungsbericht Nr. 41, Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen). Die Soll-Regelung lässt genügend Spielraum, um die Vertretbarkeit der Einbahnstraßenöffnung bei Linienverkehr und Begegnungsbreiten zwischen 3,5 m und 4,5 m zu prüfen.

Denn nicht nur die Breite spielt eine Rolle, sondern auch die Häufigkeit, mit der Begegnungen zu erwarten sind. Und nicht jeder Linienbus ist lang und breit, auch Kleinbusse werden mittlerweile im Linienverkehr eingesetzt.

VwV zu Zeichen 244.1

Wir begrüßen, dass die VwV zur **Fahrradstraße** von der Anforderung des Radverkehrs als vorherrschender Verkehrsart abrückt. Dieses Kriterium hat die Einrichtung von Fahrradstraßen unnötig erschwert. Auch die Klarstellung, dass eine hohe Fahrradverkehrsdichte oder eine lediglich untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr verlangt wird, ist hilfreich. Dagegen kann die Formulierung in der Begründung als kumulativ missverstanden werden („Anordnung nur in Bereichen, die eine hohe Fahrradverkehrsdichte aufweisen und von nur untergeordneter Bedeutung für den Durchgangsverkehr sind“). Die vereinfachte Beschilderung beim Übergang einer Fahrradstraße in eine geschwindigkeitsreduzierte Zone kann die Bereitschaft zur Einrichtung von Fahrradstraßen ebenfalls fördern.

Die VwV zu § 45 sollte wie folgt ergänzt werden:

- Wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs erfordert, kann abweichend von der Grundregel "rechts vor links" die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden; vgl. zu Zeichen 301 Vorfahrt Rn. 4 und 5. ***In Fahrradstraßen kann zur Förderung des Radverkehrs abweichend von der Grundregel "rechts vor links" die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden.***

VwV zu Zeichen 244.3 und zu § 45

Der ADFC begrüßt die Klarstellung, dass für die Anordnung einer **Fahrradzone** aufgrund einer hohen Radverkehrsdichte der Radverkehr nicht die vorherrschende Verkehrsart sein muss. Die Verweisung auf die Vorschriften für Tempo 30-Zonen (Nummer XI der VwV zu Absatz 1 bis 1e mit Ausnahme der Nummer 3) erspart Wiederholungen und kann die Umwandlung von Tempo 30-Zonen in Fahrradzonen erleichtern.

VwV zu Zeichen 277.1

Für die VwV zum **Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen** wird eine Ergänzung nach dem Vorbild der Anordnungsvoraussetzungen des Landesverkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen empfohlen:

Eine Anordnung kommt auch dort in Betracht, wo es regelmäßig zu Überholvorgängen mit Kraftfahrzeugen kommt, bei denen die unter § 5 Absatz 4 StVO definierten ausreichenden Seitenabstände zu Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Gegebenheiten unterschritten werden.

VwV zu Zeichen 342

Die StVO setzt dem Einsatz des Zeichens 342 zu enge Grenzen. Nach dem Vorbild der Niederlande sollten **Haifischzähne** überall dort einsetzbar sein, wo Kfz-Verkehr auf vorfahrtberechtigten Radverkehr trifft. Der ADFC empfiehlt eine Ergänzung der VwV wie in den Anordnungsvoraussetzungen aus Nordrhein-Westfalen:

Wo eine durch Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) angeordnete Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs im Zuge von Kreuzungen oder Einmündungen von Radwegen hervorgehoben werden soll, können Haifischzähne auf die Fahrbahn der untergeordneten Straße aufgebracht werden.

Der ADFC vermisst im Entwurf der VwV diese Regelungen:

- Klarstellung, dass aufgrund § 1 Abs. 2 auch beim **Überholen oder Vorbeifahren an Radfahrstreifen** die in § 5 Abs. 3 genannten Seitenabstände einzuhalten sind. Dieser Vorgriff auf eine Ergänzung der StVO dient einer einheitlichen Kontrollpraxis.
- **Erlaubtes Halten links von Schutzstreifen.** Seitdem das Halten auf Schutzstreifen verboten ist, besteht ein Bedarf, neben dem Schutzstreifen zu halten. Die Berliner Polizei duldet diese Praxis bei ausreichender Fahrbahnbreite und fördert sie, das Land Brandenburg hält sie für unzulässig.
- **Mittellinie auf Zweirichtungsradwegen** (Ergänzung der VwV StVO zu Zeichen 340):
V. Durch Leitlinien (Zeichen 340) kann der für den gegenläufigen Radverkehr bestimmte Teil von Zweirichtungsradwegen markiert werden.

- - **Erleichterte Anordnung verkehrsberuhigter Bereiche** in der VwV zu Zeichen 325:

- Änderung von I.

Ein verkehrsberuhigter Bereich kann für einzelne Straßen oder Bereiche in Betracht kommen. Die Straßen oder Bereiche dürfen nur von ~~sehr~~ geringem Verkehr frequentiert werden und sie ~~müssen~~ **sollen** über eine **überwiegende** Aufenthaltsfunktion verfügen. Solche Straßen oder Bereiche können auch in Tempo 30-Zonen integriert werden.

- Änderung von II.

Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen oder Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion **eine wichtige Rolle spielt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat**. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.

Mit freundlichen Grüßen



Angela Kohls
Abteilungsleiterin Verkehr/Interessenvertretung

angela.kohls@adfc.de