

Gute Straßen für alle!

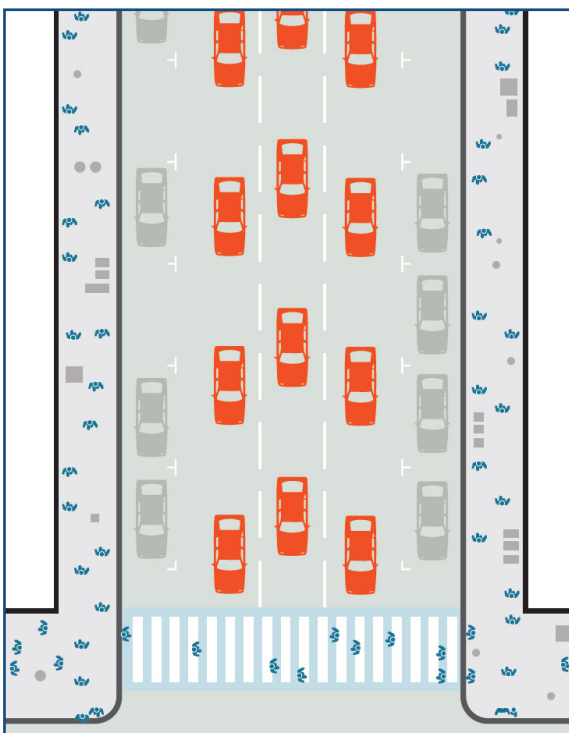
**Modernes Straßenverkehrsrecht für
Fahrrad, Umweltverbund und MIV**

„Straßen“ sind alle Wege und Plätze, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Radverkehrsinfrastruktur und Gehwege gehören selbstverständlich dazu, denn Straße meint mehr als nur die Fahrbahn. Das „Straßenverkehrsrecht“ regelt und lenkt den Verkehr auf öffentlichen Straßen.

„Gute Straßen für alle“ aus Sicht des ADFC:

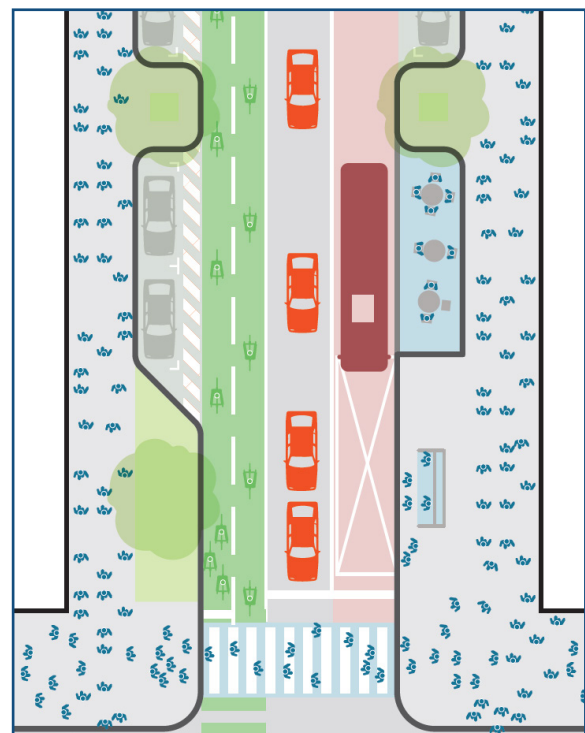
- bieten Sicherheit und Komfort für alle: Menschen, die Rad fahren, zu Fuß gehen, öffentliche Verkehrsmittel oder das Auto nutzen.
- sind keine reinen Verkehrsflächen, sondern attraktive Lebensräume, mit wenig Lärm, guter Luft und viel Platz für aktive Bewegung.
- gewährleisten eine möglichst hohe Mobilität mit wenig Verkehr.

Traditionelle Straße:



Kapazität: 12.300 Menschen/Stunde

Gute Straße für alle:



Kapazität: 30.100 Menschen/Stunde

Übernommen von der Global Designing Cities Initiative, adapted by Global Street Design Guide published by Island Press.

16.05.2019



BECKER BÜTTNER HELD

GUTACHTEN

Fahrradgerechte Änderung des Straßenverkehrsrechts

im Auftrag von

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC), Mohrenstraße 69, 10117
Berlin, vertreten durch den Vorstand

erstellt durch

Rechtsanwalt Dr. Roman Ringwald
Rechtsanwalt Tom-Philipp Cagan

Becker Büttner Held · Rechtsanwälte Wirtschaftsprüfer Steuerberater · PartGmbH
Magazinstraße 15-16, 10179 Berlin

T +49 (0)30 611 28 40-0 · F +49 (0)30 611 28 40-99 · bbh@bbh-online.de



16.05.2019



BECKER BÜTTNER HELD

Dieses Gutachten wurde für unsere Mandantin und auf der Grundlage des mit unserer Mandantin bestehenden Mandatsvertrages erstellt. Es ist für den eigenen Gebrauch unserer Mandantin bestimmt. Vor einer Weitergabe des Gutachtens, ganz oder in Teilen, einer Veröffentlichung oder einer Bezugnahme im Außenverhältnis der Mandantin bedarf es einer schriftlichen Zustimmung durch uns.

Gegenüber Dritten, die den Inhalt dieses Gutachtens ganz oder in Teilen zur Grundlage eigener Entscheidungen machen, übernehmen wir keine Verantwortung oder Haftung, es sei denn, dieser Dritte wurde ausdrücklich und durch schriftliche Vereinbarung in den Schutzbereich des Mandatsvertrages mit unserer Mandantin einbezogen oder wir haben mit diesem Dritten schriftlich etwas Abweichendes vereinbart.

Inhaltsverzeichnis

Teil 1	Gegenstand des Gutachtens	5
Teil 2	Zusammenfassung des wesentlichen Änderungsbedarfs	6
A.	Reformbedarf im Straßenverkehrsrecht	7
B.	StVO – Grundlegender Änderungsbedarf	7
C.	Strukturelle Anpassungen der StVO	9
Teil 3	Grundlegende Änderungen im Einzelnen	10
A.	Änderungen des StVG	10
	I. Warum das StVG zu reformieren ist	10
	II. Grundsatzvorschrift zur Ausrichtung des StVG (§ 1 StVG)	11
	III. § 6 StVG	12
	1) Privilegierung zugunsten des ÖPNV und des nicht motorisierten Verkehrs	12
	2) Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung / Aufteilung des § 6 Abs. 1 Nr. 15 StVG	13
	3) Flächenhafte Parkraumbewirtschaftung	15
	4) Innovationsklausel für Verkehrsbeschränkungen	16
	5) Umsetzungszeitraum für neue Vorgaben des StVG	19
	6) Gesamtänderungsvorschlag	19
	IV. Umstrukturierung des StVG	21
B.	Änderungen der StVO	22
	I. § 1 StVO mit ergänzter Grundregel	22
	II. § 45 StVO als Ermächtigungsgrundlage für Behörden	22
	1) Anpassung von § 45 Abs. 1 StVO	22
	a) Verkehrsbeschränkungen zur nachhaltigen Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung	23
	b) Verkehrsbeschränkungen aus Klima- und Umweltschutzgründen ...	23
	c) Ausdrückliche Ermächtigungsgrundlage für flächenhafte Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen	24
	d) Innovationsklausel zur Erprobung von Verkehrsbeschränkungen	25
	e) Auf gesamte Ortsgebiete oder einzelne Strecken bezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h	27
	2) Anpassung von § 45 Abs. 1b StVO	29
	3) Anpassung von § 45 Abs. 1c StVO	30
	4) Anpassung von § 45 Abs. 9 StVO	30
	a) Subsidiarität der Verkehrszeichenanordnung (Satz 1)	31
	b) Beschränkungen des fließenden Verkehrs (Satz 3)	32
	5) Gesamtänderungsvorschlag	34

III. Vorschriften für Verkehrsteilnehmer*innen	37
1) Straßenbenutzung durch Fahrräder	37
a) Anpassung von § 2 StVO	37
b) Zeichen 237.....	38
c) Zeichen 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) und 241 (Getrennter Rad- und Gehweg).....	39
2) Geschwindigkeitsregelung	39
3) Überholen (§ 5 StVO).....	41
4) Abbiegen (§ 9 StVO)	42
5) Parken und Halten	43
a) § 12 StVO	43
b) Zeichen 340	45
6) Farbige Markierungen für den Radverkehr (§ 39 StVO)	45
7) Radschnellwege.....	46
8) Geschützte Radfahrstreifen	46
9) Fahrradstraßen.....	47
a) Integration Fahrradstraßen in Tempo 30 Zone	47
b) VwV zu Zeichen 244.1. und 244.2	47
10) Fahrradzone	48
11) Personenbeförderung (§ 21 StVO)	48
12) Lichtzeichen (§ 37 StVO)	49
a) Ergänzung § 37 StVO	49
b) Ergänzung Abschnitt 1 der Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) zur StVO	49
C. Änderungen der VwV-StVO	50
I. VwV-StVO zu § 2 Abs.4 Satz 2	50
II. VwV-StVO zu § 9	51
III. VwV-StVO zu § 37	51
IV. VwV-StVO zu Zeichen 220	52
V. VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e XI.....	53
VI. VwV-StVO zu Zeichen 274.....	53
VII. VwV-StVO zu Zeichen 325.....	53
VIII. Mittellinie auf Zweirichtungsradwegen	54

Teil 1 Gegenstand des Gutachtens

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) möchte dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Vorschläge für eine Änderung des Straßenverkehrsrechts vorlegen, die deutlich über das hinausgehen, was die Bundesregierung im Koalitionsvertrag mit der „fahrradgerechten“ Überarbeitung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beschlossen hat. Der Änderungsbedarf konzentriert sich zunächst auf Verbesserungen bzw. Ergänzungen, die eine Neuausrichtung des Verkehrsrechts betreffen, um künftig den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere den Verkehrsarten des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖV), sowie den Erfordernissen einer nachhaltigen Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung und Zielen des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz gerecht zu werden.

Darüber hinaus legt der ADFC im Zusammenhang mit der aktuellen Diskussion zur fahrradfreundlichen Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung konkrete Vorschläge zur Anpassung der Straßenverkehrs-Ordnung vor, die bereits ohne vollständige Neufassung des gesamten Straßenverkehrsrechts umsetzbar sind.

Zur Umsetzung der Verbesserungsvorschläge sind Änderungen im Straßenverkehrsgesetz (StVG), in der StVO und in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) notwendig.

Im Rahmen des vorliegenden Gutachtens werden daher die notwendigen Änderungen des StVG und des § 45 StVO ausformuliert und begründet. Zusätzlich sind aus Sicht des ADFC auch Änderungen im Verhaltensrecht der StVO und in der VwV-StVO notwendig, die im Gutachten ebenfalls aufgeführt werden. Für die Änderungen im Verhaltensrecht erfolgt jedoch an dieser Stelle keine Begründung.

Teil 2 Zusammenfassung des wesentlichen Änderungsbedarfs

Seit der Entstehung des StVG und der StVO haben sich Rahmenbedingungen, Lebensstil, Umweltbedingungen und Entwicklungsperspektiven wesentlich geändert. Das damalige Verständnis, das Kraftfahrzeug sei als neuer und dominanter Faktor ins Verkehrsgeschehen zu integrieren, ist aus heutiger Sicht überholt.

Heute sind Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie verkehrspolitische und siedlungsstrukturelle Aspekte zu berücksichtigen. Vor allem aber ist eine Sichtweise durchzusetzen, die den Menschen und seine Interessen ins Zentrum der Überlegungen stellt und nicht das Kraftfahrzeug oder andere Verkehrsmittel dem Menschen überordnet.

Das ist ein grundlegender Bewusstseinswandel, der sich im Straßenverkehrsrecht widerspiegeln muss. Es muss vom reinen Gefahrenabwehrrecht (Sicherheit und Ordnung im Verkehr) hin zu einer die Verkehrswende unterstützenden Gesetzgebung für alle entwickelt werden.

Zwar verweist die allgemeine Definition darauf, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen bei erlaubter Verkehrsteilnahme grundsätzlich gleichrangig sind.

Diese vermeintliche Gleichrangigkeit führt aber nicht zu einer Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer*innen. Denn das StVG und die StVO orientieren sich bei der „erlaubten Verkehrsteilnahme“ ganz wesentlich an den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs.

An dieser Grundstruktur des Straßenverkehrsrechts wurde jahrzehntelang nichts geändert, auch wenn im Rahmen zahlreicher Novellen der StVO und Änderungen der VwV einige Aspekte zugunsten der aktiven Mobilitätsformen zu Fuß und per Rad und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (z. B. Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche, Fahrradstraßen etc.) aufgenommen wurden.

Es bedarf daher einer Umstrukturierung des Straßenverkehrsrechts dahingehend, dass die Normen nicht in ihrem formalen Regelungsgehalt sondern in ihrer Rechtsfolge, wie beispielsweise der tatsächlichen Verkehrssicherheit, eine Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer*innen herbeiführen. Dafür liegt es in der Natur der Sache, dass für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden, wie Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, ein weitergehender Schutz normiert werden muss als beispielsweise für Kraftfahrzeugfahrer.

A. Reformbedarf im Straßenverkehrsrecht

Die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs kann nicht länger alleinige übergeordnete Zielsetzung im Straßenverkehrsrecht sein. Vielmehr müssen folgende wesentliche Maßgaben gleichberechtigt im Gesetz verankert werden, damit Behörden entsprechende Anordnungen im Verkehrsbereich erlassen können:

- Ausrichtung an der „Vision Zero“, als Leitgedanke eines Systems ohne Verkehrstote und Schwerverletzte
- Ausrichtung an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer*innen. Der Begriff „Verkehr“ sollte dazu explizit auf alle Verkehrsarten – einschließlich eines sicheren und komfortablen Fuß- und Radverkehrs – ausgeweitet werden.
- Ausrichtung an den Erfordernissen einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie an Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzziele.

Bisher ist auch der Handlungsspielraum für Kommunen beschränkt, um Erprobungen von Verkehrsbeschränkungen durchführen zu können. Dies verhindert die Durchführung von Pilotprojekten, die Reformen anstoßen und Impulse für die Gesetzgebung setzen können. Kommunale Spielräume entstehen nur, wenn die StVG als Grundlage für die StVO den Kommunen innovative Gestaltungsmöglichkeiten einräumt. Diese Möglichkeit wird geschaffen durch die Einführung einer Innovationsklausel auf gesetzlicher Ebene.

B. StVO – Grundlegender Änderungsbedarf

Seit der Neufassung der StVO im Jahr 1970 mit ihrer Devise „Dem Verkehrstod gilt es zu begegnen“ ist man diesem Ziel ein großes Stück nähergekommen. Seinerzeit kamen allein in der damaligen Bundesrepublik jedes Jahr 20.000 Menschen im Straßenverkehr ums Leben. Einen großen Anteil hatten daran geänderte Verhaltensvorschriften und dadurch geförderte gesellschaftliche Einstellungen, z. B. zum Fahren unter Alkoholeinfluss, vor allem aber die verbesserte Kfz-Technik mit Sicherheitsgurt, Airbag und schützender Karosserie. Diese technischen Verbesserungen sind vor allem den Insassen von Pkw zugutegekommen. Von Fortschritten im Rettungswesen haben alle Verletzten profitiert. Erst in jüngster Zeit kommen aktive Sicherheitssysteme hinzu, die auch ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen vor Unfällen und ihren Folgen bewahren. Zugleich sind immer mehr Pkw unterwegs, die immer größer, schwerer und schneller werden. Die Zahl der Verkehrsoffer ist in den letzten Jahren langsamer als erhofft zurückgegangen,

zuletzt ist sie erstmals wieder gestiegen. Besonders zugunsten ungeschützter Verkehrsteilnehmer*innen müssen deshalb nicht nur die Verhaltensvorschriften weiterentwickelt werden, sondern auch die Verkehrsverhältnisse. Der Leitgedanke dazu ist die „Vision Zero“ mit ihrem Ansatz „Safe System“.

Die an den Bedürfnissen des Kraftfahrzeugverkehrs orientierte Grundausrichtung der StVO verhindert die Entwicklung eines Verkehrssystems, das auch andere Gruppen von Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt zu Kraftfahrzeugen berücksichtigt und ihnen mehr Raum gibt.

Der Gesetzgeber betont zwar, dass die StVO „privilegienfeindlich“ sei, leitet daraus aber beispielsweise ein Verbot ab, umweltfreundliche Verkehrsmittel gezielt zu fördern. Sogenannte schwächere Verkehrsteilnehmende wie Kinder, zu Fuß Gehende und Radfahrende werden tendenziell so behandelt, dass sie dem Kraftfahrzeugverkehr möglichst nicht in die Quere kommen. Ihre Sicherheitsbelange werden gegenüber der „Leichtigkeit“ des Kraftfahrzeugverkehrs zurückgesetzt.

Die sog. Privilegienfeindlichkeit ist ein wesentlicher Grundsatz des Straßenverkehrsrechts, der zugleich besonders irreführend ist: Zwar verweist die allgemeine Definition darauf, dass alle Verkehrsteilnehmenden bei erlaubter Verkehrsteilnahme grundsätzlich gleichrangig sind. Diese vermeintliche Gleichrangigkeit führt aber nicht zu einer Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer*innen. Denn das StVG und die StVO orientieren sich bei der „erlaubten Verkehrsteilnahme“ ganz wesentlich an den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs. Dies zeigt sich bspw. in der Regelung des § 45 Abs. 9 StVO, der an Beschränkungen des fließenden Verkehrs hohe Anforderungen stellt und damit ein Primat des fließenden Verkehrs zum Ausdruck bringt. Die Einführung verkehrssteuernder Maßnahmen muss daher erleichtert werden.

In jüngster Zeit ist der Gesetzgeber von dem Grundsatz der Privilegienfeindlichkeit abgewichen und hat Maßnahmen zur Bevorrechtigung einzelner Fahrzeugarten am Straßenverkehr ermöglicht, „um deren Verwendung zur Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern“. Diese Privilegien betreffen wiederum nur Kraftfahrzeuge, nämlich solche, die unter das Elektromobilitätsgesetz oder das Carsharinggesetz fallen (vgl. § 1 Abs. 1 Elektromobilitätsgesetz, § 1 Carsharinggesetz).

Gleichzeitig werden Vorrechte des Kraftfahrzeugs, wie das grundsätzlich kostenlose Parken im öffentlichen Straßenraum, als selbstverständlich betrachtet und nicht in Frage gestellt. Das Parken im öffentlichen Raum ist derzeit als Ausprägung des Gemeingebrauchs grundsätzlich zulässig.¹ Wünschenswert wäre eine gesetzliche Ausgestaltung dahingehend, ein Parkverbot als Regelfall zu normieren und das Parken somit unter einen Erlaubnisvorbehalt zu stellen oder zumindest das Parken im öffentlichen Raum auf markierte Flächen (analog zum verkehrsberuhigten Bereich) zu beschränken. Die Einführung eines präventiven Verbots mit Erlaubnisvorbehalt – Parken ist grundsätzlich unzulässig, es sei denn, es ist ausdrücklich erlaubt – könnte aufgrund der geltenden Rechtslage nur durch eine Änderung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben erfolgen. Dies wäre durch eine komplette Umstrukturierung des § 12 StVO rechtlich möglich. Auf diese grundlegende Änderung des Straßenrechts geht dieses Gutachten nicht ein.

Weitere „Privilegierungen des motorisierten Verkehrs“ finden sich auch in zahlreichen anderen Bestimmungen wie der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Diese gehen zu Lasten der Verkehrssicherheit langsamer ungeschützter Verkehrsarten, wie beispielsweise des Radverkehrs. Zudem werden verkehrssteuernde Maßnahmen zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs erschwert. So wird beispielsweise in der Praxis die Regelung in § 45 Abs. 9 StVO häufig sehr streng ausgelegt, so dass z. B. Einbauten zur Geschwindigkeitsreduzierung oder zur Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs (Einbahnregelung, Sperren) schwer durchsetzbar sind.

Um den Anforderungen an eine moderne nachhaltige Mobilität gerecht zu werden, muss die StVO daher dringend zugunsten aller Verkehrsteilnehmenden weiterentwickelt und innovationsoffen gehalten werden.

C. Strukturelle Anpassungen der StVO

Trotz einiger Weiterentwicklungen entspricht die StVO nicht mehr den heutigen Gepflogenheiten guter Rechtsetzung. In der Praxis zeigt sich das im Ergebnis auch daran, dass der Bevölkerung viele Verkehrs- und Verhaltensregeln fremd sind, weil sie sich über eine immer unübersichtlichere StVO und zu ihrer Auslegung ergangene Gerichtsurteile erstrecken. Die Komplexität muss reduziert werden. Empfehlenswert ist eine sehr einfache, übersichtliche und gleichzeitig sachgerechte neue Struktur der StVO. Sie sollte aus den wichtigsten, für alle Verkehrsteilnehmenden geltenden Grundregeln und zudem einer Bündelung nach verkehrsartbezogenen

¹ BVerfGE, 67, 299.

Regelungen bestehen, um eine bessere Lesbarkeit und Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten.

Zudem setzt sich der ADFC für eine gendergerechte Sprache ein. Das gesamte Straßenverkehrsrecht sollte diesbezüglich überarbeitet werden.

Teil 3 Grundlegende Änderungen im Einzelnen

A. Änderungen des StVG

I. Warum das StVG zu reformieren ist

Gegenwärtig ist die StVO nach Vorgabe des StVG ausschließlich der Gefahrenabwehr (Sicherheit und Ordnung im Verkehr), nicht jedoch der Planung nachhaltiger Verkehrssysteme verpflichtet. Gefahrenabwehr ist weiter wichtig und notwendig, reicht aber als einzige Zielbestimmung nicht mehr aus, um den Anforderungen an ein modernes und zeitgerechtes Straßenverkehrsrecht gerecht zu werden.

Das Straßenverkehrsrecht kann aus verfassungsrechtlichem Blickwinkel ohne weiteres auch Zwecke verfolgen, die über die Gefahrenabwehr hinausgehen. Das muss aber im StVG als gesetzliche Grundlage und nicht nur in der StVO als exekutive Verordnung verankert werden.

Denn der Ordnungsgeber darf sich nur in einem beschränkten, vom Gesetzgeber vorgezeichneten Rahmen bewegen.² Das StVG als zum Erlass der StVO ermächtigendes Gesetz muss Inhalt, Zweck und Ausmaß der erteilten Ermächtigung vorgeben (vgl. Art. 80 Abs. 1 S. 2 GG). Es muss also den gegenständlichen Bereich der StVO festlegen, ein zielorientiertes Regelungsprogramm vorgeben und die Grenzen der exekutiven Verordnungsmacht festsetzen.³ Die grundsätzliche Ausrichtung des Straßenverkehrsrechts ist eine wesentliche Entscheidung, die der Gesetzgeber nicht aus der Hand geben darf. Daher muss das StVG entsprechend angepasst werden, wenn über die Gefahrenabwehr hinausgehend, weitere Zielbestimmungen aufgenommen werden sollen.

Um den Anforderungen an ein modernes und zeitgemäßes Straßenverkehrsrecht zu genügen, sind neben der Gefahrenabwehr weitere Zielbestimmungen notwendig.

Die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs kann nicht länger alleinige übergeordnete Zielsetzung im Straßenverkehrsrecht sein. Vielmehr müssen folgende

² Vgl. *Uhle* in: BeckOK, Grundgesetz, Art. 80 Rn. 18.

³ Vgl. *Uhle* in: BeckOK, Grundgesetz, Art. 80 Rn. 21 – 23.

wesentliche Maßgaben gleichberechtigt im Gesetz verankert werden, damit Behörden entsprechende Anordnungen im Verkehrsbereich erlassen können:

- Ausrichtung an der „Vision Zero“, als Leitgedanke eines Systems ohne Verkehrstote und Schwerverletzte;
- Ausrichtung an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer. Der Begriff „Verkehr“ sollte dazu explizit auf alle Verkehrsarten – einschließlich eines sicheren und komfortablen Fuß- und Radverkehrs – ausgeweitet werden;
- Ausrichtung an den Erfordernissen einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung;.
- Ausrichtung an den Erfordernissen einer nachhaltigen Klima- und Umweltpolitik
- Ausrichtung an den Erfordernissen von Gesundheitsschutzziele.

II. Grundsatzvorschrift zur Ausrichtung des StVG (§ 1 StVG)

Um die vorgenannten Maßgaben deutlich zu verankern, sollte in das StVG ein neuer § 1 mit folgendem Wortlaut eingefügt werden:

§ 1 Zweck und Ausrichtung des Gesetzes

(1) Zweck dieses Gesetzes ist es, einen zukunftsfähigen, am Wohl aller Menschen und der Umwelt orientierten Straßenverkehr zu ermöglichen. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer hat Vorrang vor der Flüssigkeit des Verkehrs. Ziel ist es, den Straßenverkehr so sicher zu gestalten, dass kein Mensch mehr verkehrsbedingt zu Tode kommt oder schwere Verletzungen erleidet („Vision Zero“ oder „Safe System“). Als solcher muss er

- 1. die Sicherheit, Leichtigkeit und Ordnung des Verkehrs gewährleisten;*
- 2. den Mobilitätsinteressen aller Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt Rechnung tragen;*
- 3. so wenig negative Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt wie möglich verursachen.*

(2) Das Straßenverkehrsrecht dient

1. *der Abwehr von Gefahren für den Verkehr und für Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere der Unfallverhütung;*
2. *der Verkehrs- und Mobilitätssteuerung, insbesondere der Vermeidung von Verkehr und der Schaffung von Anreizen zur Nutzung umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsmittel;*
3. *der Gewährleistung einer an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer*innen ausgerichteten Mobilität;*
4. *der Abwehr von Gefahren, die vom Verkehr ausgehen und auf verkehrsfremde Rechtsgüter einwirken, insbesondere dem Gesundheits-, Klima- und Umweltschutz;*
5. *der Berücksichtigung der Erfordernisse einer nachhaltigen Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung;*

(3) Aus Gründen des Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutzes darf der Öffentliche Personennahverkehr sowie der nicht motorisierte Verkehr, insbesondere der Rad- und Fußverkehr, privilegiert werden, soweit dadurch die übrigen Zwecke dieses Gesetzes nicht unangemessen beeinträchtigt werden.

III. § 6 StVG

§ 6 StVG stellt die Rechtsgrundlage für den Erlass von Rechtsverordnungen auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts⁴, also auch für den Erlass der StVO⁵ dar. Für eine fahrradgerechte Änderung der StVO muss also zunächst die Verordnungsermächtigung in § 6 StVG angepasst werden.

1) Privilegierung zugunsten des ÖPNV und des nicht motorisierten Verkehrs

Gegenwärtig wird der Kraftfahrzeugverkehr gegenüber alternativen Verkehrsarten des Umweltverbundes privilegiert. Um den Anforderungen an eine moderne nachhaltige Mobilität gerecht zu werden, muss das StVG daher zugunsten aller Verkehrsarten weiterentwickelt werden.

⁴ Rebler in: Bachmeier/Müller/Rebler, Verkehrsrecht, § 6 StVG Rn. 1a.

⁵ Vgl. auch Eingangsformel der StVO: „Auf Grund des § 6 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes [...], wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet: [...]“

Die Fokussierung des Straßenverkehrsrechts auf den motorisierten Individualverkehr muss aufgehoben werden und dem Prinzip der grundsätzlichen Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden weichen.

Da derzeit faktisch der Kraftfahrzeugverkehr bevorrechtigt ist, ist eine tatsächliche Gleichstellung des Umweltverbundes notwendig. Dazu bedarf es Maßnahmen, die den Öffentlichen Personennahverkehr und den nicht motorisierten Verkehr, insbesondere den Rad- und Fußverkehr, weiterentwickeln und privilegieren. Dabei ist darauf zu achten, dass der motorisierte Individualverkehr nicht unangemessen beeinträchtigt wird.

In § 45 Abs. 1b StVO sollten die Straßenverkehrsbehörden daher ermächtigt werden, im Einvernehmen mit der Gemeinde, die notwendigen Anordnungen, im Zusammenhang mit der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, treffen zu können.

Hierfür ist eine entsprechende Anpassung der Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 1 StVG erforderlich.

Auch § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, der bislang faktisch den fließenden Kraftfahrzeugverkehr privilegiert, indem er für dessen Einschränkung eine qualifizierte Gefahrenlage verlangt, soll durch eine Regelung ersetzt werden, die die Einschränkung nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer erschwert (siehe unten B.II.4)b)).

Deshalb sollte in § 6 Abs. 1 StVG folgende neue Nr. 19 ergänzt werden:

„Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen über die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, insbesondere des Rad- und Fußverkehrs, im Einvernehmen mit der Gemeinde. Davon ausgenommen sind die straßenrechtlichen Befugnisse der Länder zur Widmung der öffentlichen Straßen.“

2) Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung / Aufteilung des § 6 Abs. 1 Nr. 15 StVG

Das Straßenverkehrsrecht muss sich auch dem Klima- und Umweltschutz verpflichten. Zwar sieht § 45 StVO Ansätze zur Berücksichtigung von Umweltschutzbelangen bereits vor, jedoch sind diese vollkommen unzureichend (z. B. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 und 4, Abs. 1a Nr. 4a StVO). Erforderlich ist eine eindeutige Klarstellung, dass die StVO auch dem Schutz der Umwelt und des Klimas dient.

16.05.2019

Der Schutz der menschlichen Gesundheit klingt in § 45 StVO ebenfalls nur an (z. B. Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen in § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Schutz erholungssuchender Menschen in § 45 Abs. 1a). Dementsprechend speziell ist der Gesundheitsschutz auch in § 6 Abs. 1 StVG verankert, nämlich in Nr. 3 (Schutz der Wohnbevölkerung und Erholungssuchenden gegen Lärm und Abgas durch den Kraftfahrzeugverkehr) und Nr. 15 (Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen).

Sollen die Straßenverkehrsbehörden nach § 45 StVO verkehrsbeschränkende Anordnungen ausschließlich und allgemein zum Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz treffen können, muss zunächst die Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 1 StVG entsprechend angepasst werden. Weiter sollte aus § 6 Abs. 1 StVG klarer hervorgehen, dass die StVO verkehrsbeschränkende Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zulässt, damit gemeindliche Verkehrskonzepte (wie zum Beispiel die Errichtung von Fahrradstraßen oder nachhaltige Mobilitätspläne - SUMP) sinnvoll umgesetzt werden können.

In diesem Zusammenhang bietet sich eine Aufteilung des jetzigen § 6 Abs. 1 Nr. 15 StVG an. Danach ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen über die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen und die Beschränkungen oder Verbote des Fahrzeugverkehrs zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit in diesen Bereichen, zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Schadstoffemissionen und zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Diese Verordnungsermächtigung hat der Verordnungsgeber in getrennten Regelungen zu Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen einerseits (§ 45 Abs. 1b Nr. 3 StVO) und zum Lärm- und Abgasschutz sowie zur städtebaulichen Entwicklung andererseits (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 und Abs. 1b Nr. 5 StVO) umgesetzt. Trotzdem ist nach der Rechtsprechung des BVerwG zumindest der Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO wegen seiner Grundlage in § 6 Abs. 1 Nr. 15 StVG auf den Immissionsschutz in Fußgänger- und verkehrsberuhigten Bereichen beschränkt.⁶ Darauf ließen auch die Gesetzgebungs-Materialien schließen.⁷ Eine derartige Beschränkung des Anwendungsbereichs ist jedoch nicht sinnvoll, da dann insbesondere Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen ausschließlich in den ohnehin geringer belasteten Fußgänger- und verkehrsberuhigten Bereichen zulässig wären. Dass Maßnahmen

⁶ BVerwG, Urt. v. 15. 4. 1999 - 3 C 25.98; Bachmeier/Müller/Rebler, Verkehrsrecht, § 45 StVO Rn. 63, 88; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 45 StVO Rn. 36.

⁷ BVerwG, Urt. v. 15. 4. 1999 - 3 C 25.98.

zum Lärm- und Abgasschutz sowie zur städtebaulichen Entwicklung, unabhängig von Fußgänger- und verkehrsberuhigten Bereichen, zulässig sind und sein sollen, muss in § 6 Abs. 1 StVG eindeutig zum Ausdruck kommen.

Nach all dem sollte § 6 Abs. 1 StVG Nr. 15 StVG folgendermaßen neu formuliert und auf weitere Nummern aufgeteilt werden:

„Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen über

15. Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Umwelt, des Klimas und der menschlichen Gesundheit, insbesondere zum Schutz vor Lärm und Schadstoffemissionen;

16. die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen und die Beschränkungen oder Verbote des Fahrzeugverkehrs zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit in diesen Bereichen;

17. die Unterstützung einer geordneten Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, insbesondere zur Verwirklichung von nachhaltigen Verkehrskonzepten und Mobilitätsplänen (SUMP);“

3) Flächenhafte Parkraumbewirtschaftung

Besonders deutlich wird die Fokussierung auf den Kraftfahrzeugverkehr mit Pkw im Bereich des Parkraums. Zwar ist der Pkw das einzige Verkehrsmittel, das im ruhenden Verkehr nennenswerten Raum in Anspruch nimmt, dennoch ist nach dem geltenden Straßenverkehrsrecht das Parken im öffentlichen Raum im Grundsatz zulässig, sofern kein ausdrückliches Parkverbot besteht. Mittlerweile nehmen parkende Pkw einen großen Teil des öffentlichen Raums in Anspruch. Angesichts des großen Flächenbedarfs parkender Pkw, aber auch im Hinblick auf neue umweltfreundliche Mobilitätsformen und insbesondere um einen wirksamen Anreiz für den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel zu setzen, bietet sich die Neuaufteilung des öffentlichen Raums durch kommunale Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen an.

Bislang werden Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen jenseits des Bewohnerparkens (§ 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO) mangels spezieller Regelungen auf die Generalklausel des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO gestützt.⁸ Unter welchen Voraussetzungen der-

⁸ VG Berlin, Beschl. v. 27.03.2001 – VG 27 A 332.00.

artige Maßnahmen ergriffen werden können, ist – insbesondere vor dem Hintergrund des § 6a Abs. 6 StVG, der die Parkgebührenerhebung durch die Gemeinden bzw. Straßenbaulastträger voraussetzungslos zulässt – unklar. Weitere Anforderungen wurden bislang nur durch die Auslegung der StVO durch die Rechtsprechung und die Literatur aufgestellt.

Daher sollte in § 45 StVO eine ausdrückliche Ermächtigungsgrundlage für alle Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen geschaffen werden. Diese soll klarstellen, dass Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen nicht von weiteren Voraussetzungen abhängig sind. Außerdem ist Parkraumbewirtschaftung zur Erzielung eines spürbaren Fortschritts in Richtung Verkehrswende häufig nur flächendeckend sinnvoll. Daher müssen auch flächenhafte Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen zulässig sein.

Um § 45 StVO entsprechend ändern zu können, ist die Ermächtigungsvorschrift des § 6 Abs. 1 StVG mit passenden Vorgaben zu versehen. § 6 Abs. 1 Nr. 13 (gebührenpflichtige Parkplätze bei Großveranstaltungen) und Nr. 14 (Bewohnerparken) StVG befassen sich bereits mit Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen.

§ 6 Abs. 1 StVG sollte daher um folgende neue Nr. 13a ergänzt werden:

„Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen über

die Anordnung von – auch flächenhaften – Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen;“

4) Innovationsklausel für Verkehrsbeschränkungen

Bisher ist der Handlungsspielraum für Kommunen eingeschränkt, um Erprobungen von Verkehrsbeschränkungen durchführen zu können. Dies verhindert die Durchführung von Pilotprojekten, die Reformen anstoßen und neue Impulse für die Gesetzgebung setzen können. Kommunale Spielräume entstehen nur, wenn die StVG als Grundlage für die StVO den Kommunen innovative Gestaltungsmöglichkeiten einräumt.

Daher sollte das Straßenverkehrsrecht um eine Innovationsklausel ergänzt werden, um den örtlichen Straßenverkehrsbehörden deutlich mehr Möglichkeiten als bisher zur Erprobung von Verkehrsbeschränkungen zu geben. Der Spielraum soll dabei über die bereits bestehenden Möglichkeiten der Abweichung von den Vorschriften der StVO (vgl. § 46 StVO) hinausgehen.

16.05.2019

Innovationsklauseln sind gesetzliche Regelungen, die die Verwaltung zeitlich befristet dazu ermächtigen, bei ihrer Tätigkeit von gewissen Bestimmungen des geltenden Rechts abzuweichen, um neue Vorgehensweisen zu erproben und daraus Erkenntnisse zu gewinnen. Auf der Grundlage der gesammelten Erfahrungen können die erprobten Verfahren später endgültig normiert werden. Innovationsklauseln sind damit gleichsam ein Instrument innovativen Verwaltungshandelns.⁹

Um den verfassungsrechtlichen Anforderungen des Rechtsstaatsprinzips (Art. 20 Abs. 3 GG) in Form des Grundsatzes des Vorbehalts des Gesetzes zu genügen, sollte die Innovationsklauseln in einem formellen Gesetz geregelt sein. Denn nach der Wesentlichkeitstheorie sind die als wesentlich für das Gemeinwesen anzusehenden Entscheidungen durch den Gesetzgeber selbst zu treffen.¹⁰

Sollen in der StVO – die die zentralen Ermächtigungsgrundlagen für Straßenverkehrsbehörden enthält – die Handlungsmöglichkeiten der Straßenverkehrsbehörden zur Erprobung von verkehrsbeschränkenden Anordnungen erweitert werden, ist die Innovationsklausel daher in das zum Erlass der StVO ermächtigende StVG aufzunehmen.

§ 6 StVG stellt die Rechtsgrundlage für den Erlass von Rechtsverordnungen auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts dar¹¹, so dass die Innovationsklausel hier integriert werden sollte. In § 6 Abs. 6 StVG befindet sich bereits eine andere Innovationsklausel, die die Erprobung neuer Verfahrensweisen in der Fahrzeugzulassung betrifft. Nach § 6 Abs. 1 Nr. 16 StVG wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen über die Beschränkung des Straßenverkehrs zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Regelungen und Maßnahmen. Letztere Ermächtigung wurde bereits in § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO umgesetzt. Sie betrifft zwar inhaltlich die Erprobung verkehrsbeschränkender Maßnahmen, stellt jedoch keine Innovationsklausel dar. Denn sie ermächtigt –

⁹ Zum Vorstehenden: Bericht an den IT-Planungsrat, Anforderungen an die Ausgestaltung von Experimentierklauseln im E-Government, Mai 2017, S. 2, abrufbar im Internet unter https://www.it-planungsrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/Entscheidungen/23-Sitzung/Experimentierklauseln-Anlage.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt abgerufen am 30.01.2019.

¹⁰ Zum Vorstehenden: Bericht an den IT-Planungsrat, Anforderungen an die Ausgestaltung von Experimentierklauseln im E-Government, Mai 2017, S. 3, 15 f., abrufbar im Internet unter https://www.it-planungsrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/Entscheidungen/23-Sitzung/Experimentierklauseln-Anlage.pdf?__blob=publication-File&v=2, zuletzt abgerufen am 30.01.2019.

¹¹ *Rebler* in: Bachmeier/Müller/Rebler, Verkehrsrecht, § 6 StVG Rn. 1a.

in ihrer 2. Alternative („zur Erprobung geplanter ...“) – nur zur probeweisen Durchführung solcher verkehrsregelnder Maßnahmen, die auch als endgültige Regelungen rechtlich zulässig sind. Dabei müssen die Maßnahmen als endgültige Regelung ausschließlich mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu treffen sein.¹²

Um den örtlichen Straßenverkehrsbehörden Innovationsmöglichkeiten bei der Erprobung von verkehrsbeschränkender Maßnahmen zu geben, muss eine echte Innovationsklausel geschaffen werden. Diese muss Abweichungen von den Vorschriften der StVO zulassen und auch Verkehrsregelungen ermöglichen, deren dauerhafte Anordnung die straßenrechtliche (Teil-)Einzziehung voraussetzen würde.¹³

¹² *Rebler* in: Bachmeier/Müller/Rebler, Verkehrsrecht, § 45 StVO Rn. 46.

¹³ Nach VGH Mannheim, Beschl. v. 26.10.1994 - 5 S 2344/94 dürfen gem. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 **1. Alt.** StVO zur Erforschung des Verkehrsverhaltens oder der Verkehrsabläufe auch solche Verkehrsregelungen getroffen werden, deren dauerhafte Anordnung die straßenwegerechtliche (Teil-)Einzziehung voraussetzt. Dagegen ermächtigt die Vorschrift des § 45 I 2 Nr. 6 **2. Alt.** StVO nur zur probeweisen Durchführung solcher verkehrsregelnder Maßnahmen, die als endgültige Regelungen ausschließlich mit Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu treffen sind.

Weiter muss die Innovationsklausel dem verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsgebot genügen. Sie ist also so genau wie möglich zu fassen. Außerdem muss die Innovationsklausel wegen ihrer zeitweiligen Ungleichbehandlung von Sachverhalten oder Personen den Gleichheitssatz aus Art. 3 Abs. 1 GG berücksichtigen.¹⁴

Vor diesem Hintergrund sollte § 6 Abs. 1 Nr. 16 StVG zu folgender Innovationsklausel (neu Nr. 18) umformuliert werden:

„Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen über

die Ermächtigung der Straßenverkehrsbehörden, im Einvernehmen mit der Gemeinde für die Dauer von bis zu drei Jahren zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie allgemein zur Erprobung von Verkehrsbeschränkungen verkehrsbeschränkende Anordnungen zu treffen, die sich nicht ausschließlich auf die Mittel des Straßenverkehrsrechts stützen lassen müssen und auch ohne Vorliegen einer konkreten Gefahr für ein Schutzgut ergehen können;“.

5) Umsetzungszeitraum für neue Vorgaben des StVG

Damit die vorstehend aufgeführten, neuen Vorgaben möglichst zeitnah in der StVO umgesetzt werden, sollte im StVG hierfür zugleich eine Frist vorgegeben werden. Sollte die Umsetzung innerhalb dieses Zeitraums nicht gelingen, wären die materiellen Änderungsvorgaben des StVG unmittelbar anwendbar, soweit sie inhaltlich bestimmt genug formuliert sind.

Daher ist in § 6 StVG ein neuer Absatz 1a mit folgendem Wortlaut einzufügen:

„Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 13a, 15, 17, 18 und 19 sind spätestens bis zum [Datum] zu erlassen.“

6) Gesamtänderungsvorschlag

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Änderungen wäre § 6 StVG wie folgt zu ändern:

¹⁴ Zum Vorstehenden: Bericht an den IT-Planungsrat, Anforderungen an die Ausgestaltung von Experimentierklauseln im E-Government, Mai 2017, S. 17 f., abrufbar im Internet unter https://www.it-planungsrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/Entscheidungen/23_Sitzung/Experimentierklauseln-Anlage.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt abgerufen am 30.01.2019.

§ 6 Ausführungsvorschriften

(1) *Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen über*

1. – 12. [unverändert]

13. *die Einrichtung gebührenpflichtiger Parkplätze bei Großveranstaltungen im Interesse der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs;*

13a. *die Anordnung von – auch flächenhaften – Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen;*

14. *die Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten der Bewohner*innen städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel sowie die Schaffung von Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen, insbesondere in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung oder Arbeitsstätte;*

14a. [unverändert]

15. *Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Umwelt, des Klimas und der menschlichen Gesundheit, insbesondere zum Schutz vor Lärm und Schadstoffen;*

16. *die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen und die Beschränkungen oder Verbote des Fahrzeugverkehrs zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit in diesen Bereichen;*

17. *die Unterstützung einer geordneten Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, insbesondere zur Verwirklichung von nachhaltigen Verkehrskonzepten und Mobilitätsplänen (SUMP);*

18. *die Ermächtigung der Straßenverkehrsbehörden, im Einvernehmen mit der Gemeinde, für die Dauer von bis zu drei Jahren zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie allgemein zur Erprobung von Verkehrsbeschränkungen, verkehrsbeschränkende Anordnungen zu treffen, die sich nicht ausschließlich auf die Mittel des Straßenverkehrsrechts stützen lassen müssen und auch*

ohne Vorliegen einer konkreten Gefahr für ein Schutzgut ergehen können;

19. *die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, insbesondere des Rad- und Fußverkehrs, im Einvernehmen mit der Gemeinde. Davon ausgenommen sind die straßenrechtlichen Befugnisse der Länder zur Widmung der öffentlichen Straßen;*

17. – 20. (alt) *[inhaltlich unverändert als 20. – 23.(neu)]*

(1a) *Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 13a, 15, 17, 18 und 19 sind spätestens bis zum [Datum] zu erlassen.*

(2) – (7) *[unverändert]*

IV. Umstrukturierung des StVG

Die Neuausrichtung und Öffnung des StVG insbesondere für den Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz, Belange der nachhaltigen Stadt- Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowie die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen, erfordert eine grundlegende Umstrukturierung des Gesetzes. Bislang adressieren fast alle Vorschriften des StVG überwiegend den Kraftfahrzeugverkehr.

Das StVG sollte nunmehr unterteilt werden in einen allgemeinen Teil (etwa „I. Allgemeine Vorschriften“), der vor die Klammer gezogen allgemeine Regelungen trifft und für sämtliche Verkehrsarten gilt, und weitere verkehrsartbezogene Teile.

In den allgemeinen Teil sollte die oben (II) aufgeführte Grundsatzvorschrift als § 1 StVG sowie sinnvollerweise eine Vorschrift zu Begriffsdefinitionen aufgenommen werden. Begrifflich erläutert werden sollten beispielsweise die Begriffe „Verkehr“ und „Verkehrsteilnehmer*innen“. Zudem sollten sich in diesem allgemeinen Teil § 6 StVG, als Rechtsgrundlage für den Erlass straßenverkehrsrechtlicher Rechtsverordnungen, § 6a StVG, der die Gebührenerhebung regelt, sowie der jetzige § 5b (Unterhaltung der Verkehrszeichen) befinden.

Die Mehrzahl der derzeit geltenden Vorschriften des StVG ist in einen gesonderten Teil für den Kraftfahrzeugverkehr zu integrieren. Dabei handelt es sich beispielsweise um die jetzigen §§ 1 – 5 StVG über die Zulassung von Kraftfahrzeugen, Rechte und Pflichten des Fahrzeugführers, Fahrerlaubnis, Führerschein und Fahreignung sowie die Vorschriften über die Haftpflicht beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs (§§ 7 – 20 StVG).

Ggf. sollten in gesonderten Teilen weitere Vorschriften zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des nichtmotorisierten Verkehrs, insbesondere des Rad- und Fußverkehrs, hinzukommen.

B. Änderungen der StVO

Da nach der gegenwärtigen Konzeption das Straßenverkehrsrecht in erster Linie der Gefahrenabwehr dient, sind insbesondere Änderungen, die die Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer*innen verbessern, auch möglich, ohne dass es dazu einer wesentlichen Änderung der Vorgaben des Straßenverkehrsrechts bedarf.

Zur Umsetzung der ADFC-Vorschläge sind Änderungen in der StVO notwendig. Neben Anpassungen der Verhaltensregeln bedarf es hier insbesondere auch einer Anpassung von § 45 StVO, der die straßenverkehrsrechtlichen Befugnisse der Straßenverkehrsbehörde regelt.

I. § 1 StVO mit ergänzter Grundregel

Wie bereits unter A.I dargelegt, bedarf das StVG einer Überarbeitung. Insbesondere muss das Gesetz an der „Vision Zero“ ausgerichtet sein – als Leitgedanke eines Systems ohne Verkehrstote und Schwerverletzte.

Diese Neuorientierung sollte daher nicht nur in § 1 StVG, sondern auch in § 1 StVO aufgenommen werden. § 1 Abs. 1 StVO würde dann lauten:

*„Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. **Der Straßenverkehr ist so sicher zu gestalten, dass kein Mensch mehr verkehrsbedingt zu Tode kommt oder schwere Verletzungen erleidet („Vision Zero“ oder „Safe System“).**“*

II. § 45 StVO als Ermächtigungsgrundlage für Behörden

§ 45 StVO ermöglicht den Erlass verkehrsregelnder Anordnungen und ermächtigt daher die Behörden, den Verkehr mit Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zu regeln und zu lenken. Insbesondere zur Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs und zur Umsetzung städtebaulicher Konzepte bedarf es hierzu auch einer Anpassung der Bestimmungen des § 45 StVO.

1) Anpassung von § 45 Abs. 1 StVO

Um Verkehrsbeschränkungen aufgrund des Umwelt- und Gesundheitsschutzes erlassen zu können, bedarf es einer Anpassung von Absatz 1 des § 45 StVO. Auch

für die Berücksichtigung von Pilotprojekten oder kommunaler Verkehrskonzepte ist es erforderlich, dass verkehrsbeschränkende Anordnungen auch für diese Zwecke getroffen werden können. Ebenso sollte die Möglichkeit zu streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen (hilfsweise für den Fall, dass innerorts die Regelschwindigkeit nicht auf 30 km/h festgesetzt wird, siehe nachfolgend unter III.2) oder die Möglichkeit zur Durchführung flächenhafter Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen ausdrücklich geregelt werden.

a) Verkehrsbeschränkungen zur nachhaltigen Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung

Um gemeindliche Verkehrskonzepte sinnvoll umsetzen zu können, ist es erforderlich, dass die Straßenverkehrsbehörden verkehrsbeschränkende Anordnungen auch zur Unterstützung einer nachhaltigen Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung treffen können.

Zwar regelt § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO bereits jetzt, dass die Straßenverkehrsbehörden auch die notwendigen Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung treffen. Eine derart wichtige Befugnis sollte sich aber schon aus dem Absatz 1 der Vorschrift ergeben und die gewachsenen Anforderungen an die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Kommunen und Regionen berücksichtigen.

§ 45 Abs. 1 Satz 2 StVO sollte daher um eine neue Nr. ergänzt werden, so dass Satz 2 Nr. 1 (neu) lautet:

„Das gleiche Recht haben sie

1. zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung sowie einer nachhaltigen Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, insbesondere zur Verwirklichung nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne.“

b) Verkehrsbeschränkungen aus Klima- und Umweltschutzgründen

Vor dem Hintergrund steigender Anforderungen an den Klima- und Umweltschutz sowie die Luftreinhaltung und steigender Erhitzung des Stadtraums in den Sommermonaten durch Kraftfahrzeuge sollten auch allgemein Klima- und Umweltschutzbelange verkehrsbeschränkende Anordnungen rechtfertigen dürfen. Zwar sieht der jetzige § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 bereits Verkehrsbeschränkungen zum Schutz vor Lärm und Abgasen vor. Allerdings bezieht sich dies nur auf den Schutz der Wohnbevölkerung. Auch Satz 2 Nr. 4 betrifft mit dem Schutz der Gewässer und Heilquellen nur einen kleinen Teilbereich der Umwelt. Schließlich ist § 45

Abs. 1a StVO überwiegend auf die Vermeidung von Belästigungen für erholungssuchende Menschen gerichtet und nur am Rande auf Umweltschutzaspekte (z. B. Abs. 1a Nr. 4a, Arten- und Biotopschutz). Die bestehenden Regelungen sind deshalb nicht ausreichend, um einen umweltverträglichen Straßenverkehr zu ermöglichen.

§ 45 Abs. 1 Satz 2 StVO sollte daher um eine neue Nr. nach der bisherigen Nr. 4 ergänzt werden, so dass Satz 2 Nr. 6 (neu) lautet:

„Das gleiche Recht haben sie

6. zum Schutz der Umwelt und des Klimas,“

c) Ausdrückliche Ermächtigungsgrundlage für flächenhafte Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen

Parkraumbewirtschaftung ist ein wichtiges Instrument der Verkehrswende. Sie ermöglicht es, auf die Verkehrsmittelwahl Einfluss zu nehmen. Insbesondere können bewirtschaftende Maßnahmen einen Anreiz dafür setzen, auf umweltverträgliche Verkehrsmittel, wie das Fahrrad, umzusteigen.

Erforderlich ist daher eine ausdrückliche Ermächtigungsgrundlage in § 45 StVO für alle Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen, besonders das Kurzzeitparken – bislang findet sich dort explizit nur eine Regelung zum Bewohnerparken. Die neue Regelung soll zum Ausdruck bringen, dass Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen nicht von weiteren Voraussetzungen abhängig sind. So würde auch dem Umstand Rechnung getragen, dass das „Ob“ der Parkgebührenerhebung durch die Gemeinden bzw. Straßenbaulastträger nach dem Wortlaut des § 6a Abs. 6 StVG bereits voraussetzungslos zulässig ist. Da mancherorts nur eine weiträumige Parkraumbewirtschaftung sinnvoll ist, sollten entsprechende Maßnahmen nicht nur – wie gegenwärtig in § 45 Abs. 1 S. 1 StVO bestimmt – für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken angeordnet werden dürfen. Vielmehr soll bei Bedarf auch eine flächenhafte Parkraumbewirtschaftung möglich sein.

Vor diesem Hintergrund sollte in § 45 Abs. 1 Satz 2 StVO eine neue Nr. eingefügt werden, so dass Satz 2 Nr. 7 (neu) lautet:

„Das gleiche Recht haben sie

7. zur Durchführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen. Diese können abweichend von Satz 1 auch flächenhaft angeordnet werden.“

d) Innovationsklausel zur Erprobung von Verkehrsbeschränkungen

Generell sollten Kommunen mehr Handlungsspielräume für Pilotprojekte im Bereich des Straßenverkehrs erhalten. Speziell den Straßenverkehrsbehörden sollten deutlich mehr Möglichkeiten zur Erprobung von Verkehrsbeschränkungen eingeräumt werden, um ein innovatives Verwaltungshandeln zu ermöglichen. Hierzu sollte – basierend auf der Verordnungsermächtigung im StVG – eine Innovationsklausel in die StVO eingefügt werden. Dieser kommunale Handlungsspielraum entsteht aber erst dann, wenn die Innovationsklausel in der StVO auch durch eine Änderung der StVG abgesichert wird.

Da die Kommunen zwar häufig selbst als Straßenverkehrsbehörden fungieren, aber auch die untere Verwaltungsbehörde (in der Regel die Kreisverwaltungsbehörde, etwa Landratsämter, kreisfreie Städte) die örtliche Straßenverkehrsbehörde sein kann¹⁵, sind dabei ausdrücklich auch der Kommune Mitwirkungsrechte einzuräumen.

Die Innovationsklausel sollte sinnvollerweise in § 45 Abs. 1 StVO und nicht in § 46 StVO integriert werden. Dies ergibt sich aus Folgendem.

§ 46 StVO regelt als Generalklausel die Befugnisse und Voraussetzungen, unter denen die Straßenverkehrsbehörden Ausnahmen von Vorschriften der StVO und von Anordnungen nach § 45 StVO erteilen können.¹⁶ Dabei können Ausnahmen in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller genehmigt werden (vgl. § 46 Abs. 1 Satz 1 StVO). Die Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO ist ein begünstigender Verwaltungsakt.¹⁷ In der Vorschrift geht es also darum, dass die Straßenverkehrsbehörde (nach § 46 Abs. 2 StVO die zuständige oberste Landesbehörde oder die nach Landesrecht bestimmte Stelle) gegenüber einem Antragsteller einen Verwaltungsakt erlässt, der ein von Vorschriften der StVO abweichendes Verhalten erlaubt. Diese Ausnahmegenehmigung muss individuell ergehen. Eine allgemeine Ausnahme von einem durch Vorschriftzeichen angeordneten Verkehrsverbot, die für einen unbestimmten Personenkreis gelten soll, kann nur durch entsprechendes Zusatzzeichen, nicht aber durch eine Ausnahmegenehmigung (nach § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO) zugelassen werden.¹⁸ Nicht abgebildet wird in § 46 StVO die Möglichkeit, dass die Straßenverkehrsbehörde selbst Anordnungen trifft, die von Vorschriften der StVO abweichen. Zu der gegenwärtigen Systematik

¹⁵ *Rebler* in: Bachmeier/Müller/Rebler, Verkehrsrecht, § 44 StVO Rn. 4.

¹⁶ *Sauthoff*, Öffentliche Straßen, Rn. 582.

¹⁷ *Müller/Rebler* in: Bachmeier/Müller/Rebler, Verkehrsrecht, § 46 StVO Rn. 3.

¹⁸ *Müller/Rebler* in: Bachmeier/Müller/Rebler, Verkehrsrecht, § 46 StVO Rn. 3.

16.05.2019

des § 46 StVO passt daher das Bestreben, die Straßenverkehrsbehörde zu Erprobungsmaßnahmen jenseits der StVO-Vorschriften zu ermächtigen, nicht.

Zwar gibt es auch Innovationsklauseln, nach denen insbesondere Gemeinden zur Erprobung neuer Vorgehensweisen einen Antrag auf Befreiung von gesetzlichen Vorschriften stellen können (z. B. § 2 Brandenburgisches Standarderprobungsgesetz). Insofern käme es in Betracht, § 46 StVO dahingehend zu ändern, dass er nicht nur Ausnahmegenehmigungen *durch* die Straßenverkehrsbehörden, sondern auch Ausnahmegenehmigungen *für* die Straßenverkehrsbehörden regelt. Eine solche Ausgestaltung ist jedoch ein relativ umständlicher Weg, der das eigenverantwortliche Vorgehen der Straßenverkehrsbehörden erschwert und einen erhöhten Verwaltungsaufwand bedeutete. Denn die Straßenverkehrsbehörde müsste vor Erprobungsmaßnahmen stets erst einen Antrag stellen, der von der zuständigen höheren Behörde in einem Genehmigungsverfahren geprüft werden müsste.

Einfacher und wirkungsvoller ist es, wenn die Straßenverkehrsbehörden – wohl aber im Einvernehmen mit der Gemeinde – direkt ermächtigt werden, Erprobungsmaßnahmen im Hinblick auf Verkehrsbeschränkungen durchzuführen. Deshalb bietet sich als Regelungsstandort für die Innovationsklausel § 45 StVO an. Ein Ansatz für Verkehrsbeschränkungen zu Forschungs- und Erprobungszwecken findet sich bereits in § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO. Danach können die Straßenverkehrsbehörden verkehrsbeschränkende Regelungen zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen treffen. Die Vorschrift wird aber so ausgelegt, dass § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 2. Alt. StVO („Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen“) nur zur probeweisen Durchführung solcher verkehrsregelnder Maßnahmen ermächtigt, die als endgültige Regelungen ausschließlich mit Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu treffen sind. Nur im Falle der Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens oder der Verkehrsabläufe ist die rechtliche Zulässigkeit der Maßnahme als endgültige Regelung nicht erforderlich. Nur insoweit dürfen auch solche Verkehrsregelungen getroffen werden, deren dauerhafte Anordnung die straßenrechtliche (Teil-)Einziehung voraussetzt.¹⁹ Außerdem ist Voraussetzung für die Anordnung von Erforschungs- und Erprobungsmaßnahmen, dass eine konkrete Gefahr für die in § 45 StVO genannten Schutzgüter besteht; nicht insoweit dürfen

¹⁹ Zum Vorstehenden: *Rebler* in: Bachmeier/Müller/Rebler, Verkehrsrecht, § 45 StVO Rn. 46.

Zweifel bestehen, sondern nur in Bezug auf die geeigneten Maßnahmen.²⁰ Eine Innovationsklausel ist § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO daher noch nicht.

Die Vorschrift sollte aber zu folgender Innovationsklausel (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 9 (neu) StVO) umformuliert werden:

„Das gleiche Recht haben sie

9. im Einvernehmen mit der Kommune für die Dauer von bis zu drei Jahren zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie allgemein zur Erprobung von Verkehrsbeschränkungen, die sich nicht ausschließlich auf die Mittel des Straßenverkehrsrechts stützen lassen müssen und auch ohne Vorliegen einer konkreten Gefahr für Schutzgüter dieser Verordnung ergehen können.“

e) Auf gesamte Ortsgebiete oder einzelne Strecken bezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h

[Für den Fall, dass innerorts die Regelgeschwindigkeit nicht auf 30 km/h festgesetzt wird (siehe dazu nachfolgend unter III.2)), soll ersatzweise die Möglichkeit zur Geschwindigkeitsbegrenzung für gesamte Ortsgebiete und zur streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h erleichtert werden.]

§ 2a StVO (Österreich) überlässt den örtlichen Behörden die Entscheidung, für ein gesamtes Ortsgebiet eine geringere als die allgemein innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit festzulegen, sofern dies auf Grund der örtlichen oder verkehrsmäßigen Gegebenheiten nach dem Stand der Wissenschaft zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe und zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt oder aus anderen wichtigen Gründen geeignet erscheint. Nur einzelne Straßen, Straßenabschnitte oder Straßenarten sind von dieser auf ein Ortsgebiet bezogenen Beschränkung auszunehmen, und auch nur dann, wenn dadurch der beabsichtigte Zweck nicht gefährdet wird.

Bereits jetzt sind auf der Grundlage des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h im unmittelbaren Bereich bestimmter Einrichtungen zulässig. Dies ergibt sich aus dem jetzigen § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO, der Anordnungen innerörtlicher streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen)

²⁰ König in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 45 StVO Rn. 32.

oder weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich bestimmter Einrichtungen erleichtert zulässt. Dabei handelt es sich um folgende Einrichtungen: an diesen Straßen gelegene Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser. Dies dient in erster Linie dem Schutz von Kindern, Jugendlichen sowie älteren Personen; daneben werden die besonderen Verhältnisse im Bereich von Krankenhäusern berücksichtigt.²¹

Im Hinblick auf die körperliche Integrität insbesondere von Kindern und Jugendlichen ist es jedoch nicht sinnvoll, streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen nur im unmittelbaren Bereich der jeweiligen Einrichtung zuzulassen. Vielmehr ist diese Möglichkeit insbesondere auch auf in Schulwegplänen vorgesehene Schulwege auszuweiten. Zwar ermöglicht die Generalklausel des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO bereits jetzt die Beschränkung bestimmter Straßen und Straßenstrecken und damit grundsätzlich auch derartige streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Da § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO aber entfallen sollte (siehe unten 4)b)), ist es sinnvoll, die Möglichkeit streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen explizit zu regeln. Das gilt im Hinblick auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer ebenfalls für Straßen, die eine in Radverkehrskonzepten nachgewiesene Netzbedeutung oder eine hohe Bedeutung für den Radverkehr haben.

Nach § 45 Abs. 1 Satz 2 StVO sollte daher ein neuer Satz 3 eingefügt werden, der lautet:

„Zu den Verkehrsbeschränkungen nach Satz 1 zählen insbesondere innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Werkstätten für Menschen mit Behinderungen, Alten- und Pflegeheimen sowie Krankenhäusern oder auf in Schulwegplänen vorgesehenen Schulwegen und auf Straßen, die eine in Radverkehrskonzepten nachgewiesene Netzbedeutung oder eine hohe Bedeutung für den Radverkehr haben.“

Eine Anpassung der Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 1 StVG ist hierbei nicht erforderlich.

²¹ Vgl. König in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 45 StVO Rn. 49h.

Darüber hinaus wäre es sehr sinnvoll, die StVO auch im Sinne gebietsbezogener Geschwindigkeitsbegrenzungen weiterzuentwickeln. Die Regelung sollten sich an den Vorgaben in § 2a StVO (Österreich) orientieren.

2) Anpassung von § 45 Abs. 1b StVO

Der motorisierte Individualverkehr muss insbesondere aus Gründen des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes dringend reduziert werden. Daher ist die Fokussierung des Straßenverkehrsrechts auf den motorisierten Individualverkehr aufzuheben und durch den Gedanken der grundsätzlichen Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer zu ersetzen. Um jedoch insgesamt eine Gleichstellung des Umweltverbundes mit dem faktisch bevorrechtigten privaten Kraftfahrzeugverkehr zu erreichen, muss der Öffentliche Personennahverkehr sowie der nicht motorisierte Verkehr, insbesondere der Rad- und Fußverkehr, privilegiert werden dürfen, sofern der motorisierte Individualverkehr dadurch nicht unangemessen beeinträchtigt wird.

Daher ist § 45 Abs. 1b Satz 1 StVO um folgende neue Nrn. 6 und 7 zu ergänzen, nach denen die Straßenverkehrsbehörden auch die notwendigen Anordnungen treffen:

„6. im Zusammenhang mit der Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs,

7. im Zusammenhang mit der Förderung des nicht motorisierten Verkehrs, insbesondere des Rad- und Fußverkehrs.“

Da derartige Anordnungen ebenfalls im Einvernehmen mit der Gemeinde erfolgen sollen, ergibt sich in § 45 Abs. 1b Satz 2 eine Folgeänderung, so dass diese Vorschrift lautet:

*„Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Parkmöglichkeiten für Bewohner*innen, die Kennzeichnung von Bereichen für Fußgänger*innen, verkehrsberuhigten Bereichen und Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Luftschadstoffen, zur Unterstützung einer nachhaltigen Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung oder zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs im Einvernehmen mit der Gemeinde an.“*

Eine Anpassung der Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 1 StVG ist hierbei nicht erforderlich.

3) Anpassung von § 45 Abs. 1c StVO

Für den Fall, dass innerorts die Regelgeschwindigkeit nicht auf 30 km/h festgesetzt wird (siehe dazu nachfolgend unter III.2)), soll ersatzweise die Möglichkeit der Anordnung von Tempo 30 erleichtert werden.

Nach der gegenwärtigen Fassung des § 45 Abs. 1c Satz 3 StVO darf eine Tempo 30-Zone nur angeordnet werden, wenn auf der Straße keine benutzungspflichtigen Radwege vorhanden sind. Radverkehrsanlagen sollten aber generell in Tempo 30-Zonen möglich sein, um Hauptverbindungen des Radverkehrs zu fördern bzw. Stadtteilzentren komfortabel an die Wohngebiete anzuschließen.

Aus demselben Grund soll es auch möglich sein, Radverkehrsverbindungen in Tempo 30-Zonen Vorrang zu geben. Das ist mit der grundsätzlichen Vorfahrtregel „rechts vor links“ nicht zu vereinbaren, weshalb auch Satz 4 gestrichen werden soll.

Wenn Tempo 30 innerorts zur Regelgeschwindigkeit wird, werden Tempo 30-Zonen ohnehin überflüssig. Wenn nicht, sollten sämtliche Einschränkungen entfallen.

Deshalb ist in § 45 Abs. 1c die Einschränkung der Zonen-Anordnung generell zu streichen. Die Vorschrift lautet dann nur noch:

„Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an.“

Eine Anpassung der Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 1 StVG ist hierfür nicht erforderlich.

4) Anpassung von § 45 Abs. 9 StVO

Durch Anpassungen von § 45 Abs. 9 StVO können weitere Möglichkeiten der Privilegierung umweltfreundlicher Verkehrsarten geschaffen werden und zum anderen kann durch eine Änderung in Satz 3 der Wegfall der Radwegbenutzungspflicht sowie die Möglichkeit der Anordnung von Radverkehrsanlagen ohne Begründungszwang erreicht werden.

16.05.2019

a) Subsidiarität der Verkehrszeichenanordnung (Satz 1)

Nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Die Rechtsprechung interpretierte dies dahin, dass die Anordnung die zur Gefahrenabwehr unbedingt erforderliche und allein in Betracht kommende Maßnahme sein müsse, wohingegen es an den Voraussetzungen fehle, wenn die allgemeinen und besonderen Verkehrsregeln der StVO mit hinreichender Wahrscheinlichkeit einen sicheren und geordneten Verkehrsverlauf gewährleisten.²² Die Straßenverkehrsbehörde ist danach vor Erlass einer verkehrsrechtlichen Anordnung zur Prüfung einer besonderen Gefahrenlage verpflichtet.²³ § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO ergänzt insbesondere die Befugnisnorm des § 45 Abs. 1 StVO, so dass Anordnungen nach Abs. 1 „in Verbindung mit Absatz 9“ ergehen.

Die in der Vorschrift zum Ausdruck kommende „Subsidiarität der Verkehrszeichenanordnung“ soll der Tendenz der Überbeschilderung entgegenwirken und die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer fördern. Die Regelungsdichte ist auf deutschen Straßen vergleichsweise hoch. Dies führt zu einer Überforderung des Wahrnehmungs- und Handlungsvermögens, zu schwindender Akzeptanz und zu dem mangelnden Bewusstsein, Gefahrensituationen selbstverantwortlich bewältigen zu müssen. Durch eine Betonung der Selbstverantwortlichkeit aller Verkehrsteilnehmer soll ein Mehr an Verkehrssicherheit erreicht werden.²⁴

Diese Intention ist angesichts des vielerorts anzutreffenden „Schilderwaldes“ gerechtfertigt und eine entsprechende Regelung grundsätzlich zu begrüßen. Der Wortlaut des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO kann bei strenger Auslegung in der Praxis aber verkehrsbeschränkende Anordnungen, besonders nach § 45 Abs. 1 StVO, erschweren. Zwar können durch die Neuausrichtung des Straßenverkehrsrechts insbesondere auf den Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie Belange einer nachhaltigen Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung Anordnungen auch aus diesen Gründen zwingend erforderlich im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sein. In vielen Fällen wird es aber für die Straßenverkehrsbehörde bei Rechtsstreitigkeiten dennoch schwierig sein, zu begründen, dass die konkrete Beschilderung die allein in Betracht kommende Maßnahme ist. So könnte etwa bei der Anordnung von Radverkehrsanlagen eingewendet werden, diese sei nicht zwingend erforderlich,

²² *Rebler* in: Bachmeier/Müller/Rebler, Verkehrsrecht, § 45 StVO Rn. 84; *König* in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 45 StVO Rn. 49c.

²³ VG Würzburg, Urt. v. 25.02.2015 – W 6 K 1455; *Rebler* in: Bachmeier/Müller/Rebler, Verkehrsrecht, § 45 StVO Rn. 84.

²⁴ Zum Vorstehenden: *Rebler* in: Bachmeier/Müller/Rebler, Verkehrsrecht, § 45 StVO Rn. 83, 84.

da auch die Anordnung von Gehwegen in gleicher Weise dem Klima, Umwelt und Gesundheitsschutz diene.

Zum einen sollte daher aus der Norm selbst deren Sinn und Zweck klar hervorgehen. Zum anderen sollte aber auch die Wendung „zwingend erforderlich“ derart abgeschwächt werden, dass die Maßnahme nicht die einzig in Betracht kommende sein muss.

§ 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sollte daher folgendermaßen formuliert werden:

*„Zur Vermeidung einer Überbeschilderung und zur Stärkung der Eigenverantwortung aller Verkehrsteilnehmer*innen sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände gerechtfertigt ist.“*

Daraus ergibt sich eine Folgeänderung für den korrespondierenden, an die Verkehrsteilnehmer gerichteten § 39 Abs. 1 StVO. Statt der Wendung „auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten“ ist auch dort von einem „Gerechtfertigtsein“ zu sprechen:

„Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände gerechtfertigt ist.“

Eine Anpassung der Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 1 StVG ist hierbei nicht erforderlich.

b) Beschränkungen des fließenden Verkehrs (Satz 3)

§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO ist zu ersetzen, da die Regelung unklar ist, Beschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs erschwert und den Vorrang des fließenden Verkehrs vor der Sicherheit des Verkehrs postuliert.

Nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorhergehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

16.05.2019

Mit dem Begriff des fließenden Verkehrs wird, wenngleich nicht näher bestimmt, typischerweise der Kraftfahrzeugverkehr bestimmt.²⁵ Trotzdem kommt die Regelung grundsätzlich auch dem fließenden Radverkehr zugute. So ist beispielsweise die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht durch die Zeichen 237 (Radweg), 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) und 241 (Getrennter Rad- und Gehweg) nach der Rechtsprechung des BVerwG eine Beschränkung des fließenden Verkehrs, da sie gleichzeitig ein Verbot für Radfahrer begründet, auf den betroffenen Strecken die Fahrbahn zu benutzen. Daher ist die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht grundsätzlich an § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO zu messen.²⁶ Im Hinblick auf die Anordnung von *Radwegen außerhalb* geschlossener Ortschaften und *Radfahrstreifen innerhalb* geschlossener Ortschaften ordnet § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 3 StVO allerdings nunmehr an, dass § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht gilt. Gültig bleibt die Regelung demnach aber für die Anordnung der *innerörtlichen* Radwegbenutzungspflicht.²⁷

Diese Differenzierung ist bereits nicht nachvollziehbar. Denn es ist nicht ersichtlich, warum der Ordnungsgeber die Anordnung von Radverkehrsanlagen dann nicht vollständig von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO ausgenommen hat. Die Anordnung jeglicher Radverkehrsanlagen sollte vom Begründungszwang i. S. d. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO ausgenommen sein. Die Ausnahme vom Begründungszwang sollte darüber hinaus mit der Abschaffung der Radwegbenutzungspflicht kombiniert werden, damit nicht benutzungspflichtige Radwege geschaffen werden, die in erster Linie der Beschleunigung des Kraftfahrzeugverkehrs dienen.

Weiter ist unklar, wie die Regelung des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO im Zusammenspiel mit § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO vor dem Hintergrund der o. g. Rechtsprechung des BVerwG zu bewerten ist. Die Ausnahmeregelung in § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 3 StVO soll einerseits der erleichterten Anordnung von bestimmten benutzungspflichtigen Radwegen dienen.²⁸ Andererseits sieht das BVerwG die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht als Beschränkung des fließenden Fahrradverkehrs im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO an. Versteht man mit dieser Rechtsprechung unter fließendem Verkehr auch den Radverkehr, käme § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dem Radverkehr zugute, da er dann nur unter den erschwerten Voraussetzungen des Satzes 3 (qualifizierte Gefahrenlage) beschränkt werden könnte. Ungewiss ist nach all dem, wie Straßenverkehrsbehörden mit Beschränkungen des Radverkehrs und mit der Auslegung des § 45 Abs. 9 StVO umzugehen haben.

²⁵ Juris-PK StVO, Einleitung, Rn. 29.

²⁶ BVerwG, Urt. v. 18. 11. 2010 – 3 C 42/09.

²⁷ Vgl. *König* in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 45 StVO Rn. 28a, 499.

²⁸ Vgl. *König* in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 45 StVO Rn. 499.

Außerdem werden in der Praxis die Regelungen des § 45 Abs. 9 StVO in Bezug auf den fließenden Kraftfahrzeugverkehr häufig sehr streng ausgelegt, so dass z. B. Einbauten zur Geschwindigkeitsreduzierung oder zur Unterbindung des Kraftfahrzeug-Durchgangsverkehrs (Einbahnregelung, Sperren) schwer durchsetzbar sind.

Schließlich kommt in § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO der Vorrang des fließenden Verkehrs zum Ausdruck. Es sollte aber umgekehrt die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer Vorrang vor der Flüssigkeit des Verkehrs haben.

Die Vorschrift sollte daher ganz gestrichen und durch eine Regelung ersetzt werden, die abbildet, unter welchen Voraussetzungen der nichtmotorisierte Verkehr eingeschränkt werden darf.

§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO sollte daher lauten:

*„Anordnungen, durch die nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer*innen in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt werden, sind nur zulässig, soweit dies aus überwiegenden Gründen der Sicherheit erforderlich ist.“*

Die derzeitigen Sätze 4 und 5 des § 45 Abs. 9 StVO hätten dann ganz zu entfallen.

Eine Anpassung der Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 1 StVG ist hierbei nicht erforderlich.

5) Gesamtänderungsvorschlag

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Änderungen würde § 45 StVO dann wie folgt lauten:

„§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1) 1Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. 2Das gleiche Recht haben sie

- 1. zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung sowie einer nachhaltigen Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, insbesondere zur Verwirklichung nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne,*
- 2. zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum,*
- 3. zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße,*

4. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Luftschadstoffen,
5. zum Schutz der Gewässer und Heilquellen,
6. zum Schutz der Umwelt und des Klimas
7. zur Durchführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen. Diese können abweichend von Satz 1 auch flächenhaft angeordnet werden,
8. hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen sowie
9. im Einvernehmen mit der Kommune für die Dauer von bis zu drei Jahren zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie allgemein zur Erprobung von Verkehrsbeschränkungen, die sich nicht ausschließlich auf die Mittel des Straßenverkehrsrechts stützen lassen müssen und auch ohne Vorliegen einer konkreten Gefahr für Schutzgüter dieser Verordnung ergehen können.

3Zu den Verkehrsbeschränkungen nach Satz 1 zählen insbesondere innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Werkstätten für Menschen mit Behinderungen, Alten- und Pflegeheimen sowie Krankenhäusern oder auf in Schulwegplänen vorgesehenen Schulwegen und auf Straßen, die eine in Radverkehrskonzepten nachgewiesene Netzbedeutung oder eine hohe Bedeutung für den Radverkehr haben.

(1a) [unverändert]

(1b) 1Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen

1. im Zusammenhang mit der Einrichtung von gebührenpflichtigen Parkplätzen für Großveranstaltungen,
2. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Menschen mit Behinderungen im Sinne von § 2 Abs. 2 SGB IX mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie o-

der mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen,

- 2a. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner*innen städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen,*
- 3. zur Kennzeichnung von Bereichen für Fußgänger*innen und verkehrsberuhigten Bereichen,*
- 4. zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung in diesen Bereichen sowie*
- 5. zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Schadstoffen oder zur Unterstützung einer nachhaltigen Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.*
- 6. im Zusammenhang mit der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs,*
- 7. im Zusammenhang mit der Förderung des nicht motorisierten Verkehrs, insbesondere des Rad- und Fußverkehrs.*

*2Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Parkmöglichkeiten für Bewohner*innen, die Kennzeichnung von Bereichen für Fußgänger*innen, verkehrsberuhigten Bereichen und Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Luftschadstoffen, zur Unterstützung einer nachhaltigen Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung oder zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs im Einvernehmen mit der Kommune an.*

(1c) 1Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Kommune an.

(1d) – (8) [unverändert]

*(9) 1Zur Vermeidung einer Überbeschilderung und zur Stärkung der Eigenverantwortung aller Verkehrsteilnehmer*innen sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der beson-*

deren Umstände gerechtfertigt ist. 2Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. 3Anordnungen, durch die nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer*innen in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt werden, sind nur zulässig, soweit dies aus überwiegenden Gründen der Sicherheit erforderlich ist.

(10) [unverändert]"

III. Vorschriften für Verkehrsteilnehmer*innen

Im Folgenden wird dargestellt, wie bestimmte Vorschriften für Verkehrsteilnehmer*innen fahrradgerecht geändert werden sollten. Geänderte Sätze sind dabei fett hinterlegt und kursiv geschrieben.

1) Straßenbenutzung durch Fahrräder

Um die Möglichkeit der Straßenbenutzung durch Radfahrende zu erweitern, bedarf es einer Änderung der Zeichen 237, 240, 241 und der § 2 und § 5 Abs. 8 StVO.

a) Anpassung von § 2 StVO

§ 2 StVO sollte daher wie folgt formuliert werden:

„§ 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

(1) 1Fahrzeuge müssen die Fahrbahnen benutzen, von zwei Fahrbahnen die rechte. 2Seitenstreifen sind nicht Bestandteil der Fahrbahn.

(2) Es ist möglichst weit rechts zu fahren, nicht nur bei Gegenverkehr, beim Überholtwerden, an Kuppen, in Kurven oder bei Unübersichtlichkeit. ***Das Rechtsfahrgebot gilt für Fahrradfahrer*innen mit der Maßgabe, dass sie einen ausreichenden Seitenabstand zu Hindernissen, insbesondere sich öffnende Fahrzeugtüren, und bei Überholvorgängen zu anderen Fahrrädern einhalten dürfen und müssen. Die Bestimmung des § 5 Abs. 8 bleibt unberührt.***

(3) – (3a) [unverändert]

(4) ***1Mit Fahrrädern darf innerorts bis zu einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h stets, ansonsten innerorts und außerorts nur dann nebeneinander gefahren werden, wenn dadurch andere Verkehrsteilnehmer***

*mer*innen nicht erheblich behindert werden. 2Eine Pflicht, Radwege mit den Zeichen 237, 240 oder 241 zu benutzen, besteht nicht.3Linke Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung)dürfen nur benutzt werden, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 oder durch das allein stehende Zusatzzeichen "Radverkehr frei" angezeigt ist. 4Wer mit dem Rad fährt, darf ferner rechte Seitenstreifen benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind und zu Fuß Gehende nicht behindert werden. 5Außerhalb geschlossener Ortschaften darf man mit Mofas und E-Bikes Radwege benutzen.*

(5) 1Werden Kinder von einer geeigneten Aufsichtsperson begleitet, dürfen sie mit Fahrrädern die Fahrbahn sowie alle Radverkehrsanlagen benutzen. 2Eine Aufsichtsperson ist insbesondere geeignet, wenn diese mindestens 16 Jahre alt ist. 3Nicht von einer geeigneten Aufsichtsperson begleitete Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, unbegleitete Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. 4Ist ein baulich von der Fahrbahn getrennter Radweg vorhanden, so dürfen abweichend von Satz 3 unbegleitete Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr auch diesen Radweg benutzen. 5Soweit ein Kind bis zum vollendeten achten Lebensjahr von einer geeigneten Aufsichtsperson begleitet wird, darf diese Aufsichtsperson für die Dauer der Begleitung den Gehweg ebenfalls mit dem Fahrrad benutzen. 6Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen. 7Der Fußverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. 8Soweit erforderlich, muss die Geschwindigkeit an den Fußverkehr angepasst werden."

b) Zeichen 237

Wegen der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht nach § 2 Abs. 4 StVO ist auch der erläuternde Text zu den Zeichen 237, 240 und 241 unter „Ge- oder Verbot“ in der Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1 StVO) Vorschriftzeichen entsprechend anzupassen

Zeichen 237

1. Der Radverkehr darf den Radweg benutzen.

2.-3. [unverändert]

4. § 2 Absatz 4 Satz 5 bleibt unberührt

c) Zeichen 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) und 241 (Getrennter Rad- und Gehweg)

Wegen der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht nach § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO ist auch der erläuternde Text zu den Zeichen 240 und 241 unter „Ge- oder Verbote“ in der Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1 StVO) Vorschriftzeichen entsprechend anzupassen:

Zeichen 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg)

„1. Der Radverkehr darf den gemeinsamen Geh- und Radweg benutzen.“

Zeichen 241 (Getrennter Rad- und Gehweg)

„1. Der Radverkehr darf den Radweg des getrennten Rad- und Gehwegs benutzen.“

2) Geschwindigkeitsregelung

Zur Verringerung von Verkehrsunfällen, Lärm und Schadstoffen soll die Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Fahrzeuge 30 km/h und außerhalb auf Landstraßen 70 km/h als Regelgeschwindigkeit betragen mit der Möglichkeit, auf einzelnen Straßen höhere Geschwindigkeiten zuzulassen. Dazu bedarf es einer Anpassung von § 3 StVO.

Zur Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften und auf 70 km/h auf Landstraßen sollte daher § 3 StVO wie folgt formuliert werden:

„§ 3 Geschwindigkeit

(1) 1Wer ein Fahrzeug führt, darf nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird. [...] [*unverändert*]

(2) [*unverändert*]

(2a) [*unverändert*]

(3) 1Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch unter günstigsten Umständen

1. *innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Fahrzeuge 30 km/h, wobei das Recht der Straßenverkehrsbehörden, auf der Grundlage von § 45 höhere Höchstgeschwindigkeiten anzuordnen, unberührt bleibt,*
2. *außerhalb geschlossener Ortschaften für alle Fahrzeuge 70 km/h.*

2 Diese Geschwindigkeitsbeschränkung gilt nicht auf Autobahnen (Zeichen 330.1) sowie auf anderen Straßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind. 3 Sie gilt ferner nicht auf Straßen, die mindestens zwei durch Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) oder durch Leitlinien (Zeichen 340) markierte Fahrstreifen für jede Richtung und getrennte Radverkehrsanlagen haben. 4 Wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit nach Satz 1 Nr. 2 nicht gilt, beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit

1.) für

- b) Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t bis 7,5 t, ausgenommen Personenkraftwagen,*
- b) Personenkraftwagen mit Anhänger,*
- cc) Lastkraftwagen und Wohnmobile jeweils bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t mit Anhänger sowie*
- dd) Kraftomnibusse, auch mit Gepäckanhänger,*

80 km/h,

2) für

- a) Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t,*
- b) alle Kraftfahrzeuge mit Anhänger, ausgenommen Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Wohnmobile jeweils bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t, sowie*
- c) Kraftomnibusse mit Fahrgästen, für die keine Sitzplätze mehr zur Verfügung stehen,*

60 km/h,

(4) [unverändert]

(5) Lastkraftwagen und andere Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t und darüber dürfen innerorts nur mit Schrittgeschwindigkeit rechts abbiegen. ."

3) Überholen (§ 5 StVO)

Die Rechtsprechung nimmt seit langem mindestens 1 m als „ausreichenden Seitenabstand“ zu Radfahrern an, meist aber 1,5 m und im Einzelfall auch mehr. Dieser von Kraftfahrzeugen einzuhaltende Überholabstand von 1,5 m soll ausdrücklich in die StVO aufgenommen werden.

Radfahrende dürfen die Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen. Es fehlt eine Vorschrift, die wartende Kraftfahrzeugführende dazu verpflichtet, diese Gasse freizuhalten.

Dazu bedarf es einer Änderung von § 5 StVO, der nun wie folgt lautet:

„§ 5 Überholen

(1) Es ist links zu überholen.

(2) 1Überholen darf nur, wer übersehen kann, dass während des ganzen Überholvorgangs jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist. 2Überholen darf ferner nur, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt.

(3) und (3a) [unverändert]

(4) 1Wer zum Überholen ausscheren will, muss sich so verhalten, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. **2Beim Überholen muss zu anderen Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere zu den zu Fuß Gehenden und zu den Radfahrenden, ein ausreichender Seitenabstand eingehalten werden.** 3Wer überholt, muss sich so bald wie möglich wieder nach rechts einordnen. 4Wer überholt, darf dabei denjenigen, der überholt wird, nicht behindern.

(4a) Das Ausscheren zum Überholen und das Wiedereinordnen sind rechtzeitig und deutlich anzukündigen; dabei sind – sofern vorhanden – die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen.

(4b) Wer ein Kraftfahrzeug führt und vorhat, ein Fahrrad zu überholen, muss ganz oder teilweise den benachbarten Fahrstreifen benutzen, gegebenenfalls die Gegenfahrbahn, und einen Sicherheitsabstand von mindestens 1,5 Metern einhalten. Dabei dürfen Radfahrende, die in die entgegengesetzte Richtung fahren, nicht gefährdet oder behindert werden, auch wenn sie auf dem Seitenstreifen fahren.

(5) – (7) [unverändert]“

(8) Ist ausreichender Raum vorhanden, dürfen Radfahrende und Mofafahrende die Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen. ***Dort wartende Kraftfahrzeugführende dürfen den ausreichenden Raum nicht versperren.***

4) Abbiegen (§ 9 StVO)

Die Änderung von § 9 StVO dient der Klarstellung, dass Radfahrer*innen einen benutzungspflichtigen Radweg nicht verlassen dürfen, um sich links einzuordnen. Daher ist § 9 wie folgt zu ändern:

„§ 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren

(1) 1Wer abbiegen will, muss dies rechtzeitig und deutlich ankündigen; dabei sind – sofern vorhanden – die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen. 2Wer nach rechts abbiegen will, hat sein Fahrzeug möglichst weit rechts, wer nach links abbiegen will, bis zur Mitte, auf Fahrbahnen für eine Richtung möglichst weit links, einzuordnen, und zwar rechtzeitig. 3Wer nach links abbiegen will, darf sich auf längs verlegten Schienen nur einordnen, wenn kein Schienenfahrzeug behindert wird. 4Vor dem Einordnen und nochmals vor dem Abbiegen ist auf den nachfolgenden Verkehr zu achten; vor dem Abbiegen ist es dann nicht nötig, wenn eine Gefährdung nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist.

(2) 1Wer mit dem Fahrrad nach links abbiegen will, braucht sich nicht einzuordnen, wenn die Fahrbahn hinter der Kreuzung oder Einmündung vom rechten Fahrbahnrand aus überquert werden soll. 2Wer mit dem Fahrrad links abbiegen will und eine Radverkehrsanlage benutzt, darf diese vor der Kreuzung oder Einmündung zum Abbiegen verlassen. 3Auf Straßen ohne Radverkehrsanlagen gelten für das Linksabbiegen mit dem Fahrrad die übrigen Absätze dieser Vorschrift. 4Beim Überqueren

der Kreuzung oder Einmündung ist der Fahrzeugverkehr aus beiden Richtungen zu beachten.

(3) ¹Wer abbiegen will, muss entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen, Schienenfahrzeuge, Fahrräder mit Hilfsmotor und Fahrräder auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. ²Dies gilt auch gegenüber Linienomnibussen und sonstigen Fahrzeugen, die gekennzeichnete Sonderfahrstreifen benutzen. **3Auf zu Fuß Gehende aus allen Richtungen ist besondere Rücksicht zu nehmen; wenn nötig, ist zu warten. 4Für innerorts rechts abbiegende Lastkraftwagen und andere Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t und darüber gilt § 3 Absatz 5.**

(4) und (5) [unverändert]"

5) Parken und Halten

a) § 12 StVO

Die Änderung von § 12 StVO dient insbesondere der Einschränkung des Haltens auf Schutzstreifen, des Parkens im Kreuzungsbereich sowie der Klarstellung, dass Fahrräder wie andere Fahrzeuge auch, auf der Straße geparkt und nicht nur im Seitenraum abgestellt werden können und der Einschränkung des Parkens durch Kraftfahrzeuge über ein bloßes vorübergehendes Parken hinaus.

§ 12 Halten und Parken

(1) Das Halten ist unzulässig

1. an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen,
2. im Bereich von scharfen Kurven,
3. auf Einfädelungs- und auf Ausfädelungsstreifen,
4. auf Bahnübergängen,
5. vor und in amtlich gekennzeichneten Feuerwehrezufahrten.

(2) Wer sein Fahrzeug verlässt oder länger als drei Minuten hält, der parkt.

(3) Das Parken ist unzulässig

1. vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 10 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten,

2. wenn es die Benutzung gekennzeichnete Parkflächen verhindert,

3. vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber,

4. über Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen, wo durch Zeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung (Anlage 2 Nummer 74) das Parken auf Gehwegen erlaubt ist,

5. vor Bordsteinabsenkungen.

(3a) 1Mit Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t sowie mit Kraftfahrzeuganhängern über 2 t zulässiger Gesamtmasse ist innerhalb geschlossener Ortschaften

1. in reinen und allgemeinen Wohngebieten,

2. in Sondergebieten, die der Erholung dienen,

3. in Kurgebieten und

4. in Klinikgebieten

das regelmäßige Parken in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen unzulässig. 2Das gilt nicht auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen sowie für das Parken von Linienomnibussen an Endhaltestellen.

(3b) 1Mit Kraftfahrzeuganhängern ohne Zugfahrzeug darf nicht länger als zwei Wochen geparkt werden. 2Das gilt nicht auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen.

(4) 1Zum Parken ist der rechte Seitenstreifen, dazu gehören auch entlang der Fahrbahn angelegte Parkstreifen, zu benutzen, wenn er dazu ausreichend befestigt ist, sonst ist an den rechten Fahrbahnrand heranzufahren. 2Das gilt in der Regel auch, wenn man nur halten will; jedenfalls muss man auch dazu auf der rechten Fahrbahnseite rechts bleiben. 3Taxen dürfen, wenn die Verkehrslage es zulässt, neben anderen Fahrzeugen, die auf dem Seitenstreifen oder am rechten Fahrbahnrand halten oder parken, Fahrgäste ein- oder aussteigen lassen. 4Soweit auf der rech-

ten Seite Schienen liegen sowie in Einbahnstraßen (Zeichen 220) darf links gehalten und geparkt werden. 5Im Fahrraum von Schienenfahrzeugen darf nicht gehalten werden.

(4a) Ist das Parken auf dem Gehweg erlaubt, ist hierzu nur der rechte Gehweg, in Einbahnstraßen der rechte oder linke Gehweg, zu benutzen.

(5) 1An einer Parklücke hat Vorrang, wer sie zuerst unmittelbar erreicht; der Vorrang bleibt erhalten, wenn der Berechtigte an der Parklücke vorbeifährt, um rückwärts einzuparken oder wenn sonst zusätzliche Fahrbewegungen ausgeführt werden, um in die Parklücke einzufahren. 2Satz 1 gilt entsprechend, wenn an einer frei werdenden Parklücke gewartet wird.

(6) Es ist platzsparend zu parken; das gilt in der Regel auch für das Halten.

(7) Die Absätze 1 und 2, Absatz 3 Nr. 2 bis 5, Absatz 4 Sätze 1, 2, 4, 5 sowie die Absätze 5 und 6 gelten auch für das Parken von Fahrrädern.

b) Zeichen 340

Der erläuternde Text zu Zeichen 340 unter „Ge- oder Verbote“ in der Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) Richtzeichen ist folgendermaßen anzupassen:

„3. Wer ein Fahrzeug führt, darf auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr weder parken noch halten.“

6) Farbige Markierungen für den Radverkehr (§ 39 StVO)

Um neben weiß und gelb zusätzliche farbliche Markierungen für den Radverkehr zuzulassen, bedarf es einer Änderung von § 39 StVO, der nun wie folgt lautet:

„§ 39 StVO Verkehrszeichen

(1) bis (4) [unverändert]

(5) Auch Markierungen und Radverkehrsführungsmarkierungen sind Verkehrszeichen. **Markierungen** sind grundsätzlich weiß. Nur als vorübergehend gültige Markierungen sind sie gelb; dann heben sie die weißen Markierungen auf. Gelbe Markierungen können auch in Form von Markierungsknopfreihen, Markierungsleuchtknopfreihen oder als Leitschwellen oder Leitborde ausgeführt sein. Leuchtknopfreihen gelten nur, wenn sie

eingeschaltet sind. Alle Linien können durch gleichmäßig dichte Markierungsknopfreiheiten ersetzt werden. In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (§ 45 Absatz 1d) können Fahrbahnbegrenzungen auch mit anderen Mitteln, insbesondere durch Pflasterlinien, ausgeführt sein. Schriftzeichen und die Wiedergabe von Verkehrszeichen auf der Fahrbahn dienen dem Hinweis auf ein angebrachtes Verkehrszeichen. ***Für Radverkehrsführungsmarkierungen können weitere deutlich erkennbare Farben, mit Ausnahme der Farben gelb und blau, verwendet werden.***

7) Radschnellwege

Die folgende Änderung dient der Einführung eines Verkehrszeichens für Radschnellwege. Dazu soll Abschnitt 5 der Anlage 1 (zu § 40 Absatz 6 und 7) zur StVO um lfd. **Nr. 16a** mit Zeichen **237 a** ergänzt werden.

Zeichen 237 a Radschnellweg

Ge- oder Verbot:

1. Der Radverkehr darf den Radschnellweg benutzen. Außerhalb geschlossener Ortschaften darf man mit E-Bikes Radschnellwege benutzen.

2. Anderer Verkehr darf den Radschnellweg nicht benutzen.

8) Geschützte Radfahrstreifen

Die folgende Änderung dient der Klarstellung, dass auch „Geschützte Radstreifen“ als Radstreifen zu verstehen sind.

Da die StVO zwar den Begriff „Radfahrstreifen“ verwendet (§ 49 IX Nr. 3 StVO), aber nicht selbst definiert, muss in die StVO nicht zwingend der „Geschützte Radfahrstreifen“ als neue Führungsform eingefügt werden.

Stattdessen könnte VwV-StVO zu **§ 2 Absatz 4 Satz 2** geändert werden:

„3. Ein Radfahrstreifen ist ein mit Zeichen 237 gekennzeichneteter und durch Zeichen 295 von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg. Das Zeichen 295 ist in der Regel in Breitstrich (0,25 m) auszuführen. Zur besseren Erkennbarkeit des Radfahrstreifens kann in seinem Verlauf das Zeichen 237 in regelmäßigen Abständen markiert werden. Werden Radfahrstreifen an Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr angelegt, ist ein breiter Radfahrstreifen oder ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr erforderlich.

Radfahrstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig. Auch Geschützte Radfahrstreifen sind Radfahrstreifen. Geschützte Radfahrstreifen sind dadurch gekennzeichnet, dass sie im Idealfall die Breite einer ganzen Fahrspur einer Straße einnehmen und durch vertikale bauliche Elemente (wie z. B. Baken, Poller, Blumenkübel oder ähnliches) und durch markierte Schutzzonen von den Fahr- und Parkspuren des Kraftfahrzeugverkehrs klar getrennt sind.“

9) Fahrradstraßen

Die folgenden Anpassungen dienen der Verbesserung der Regelung von Fahrradstraßen. Die Möglichkeit zur leichteren Anordnung von Fahrradstraßen wird davon abhängen, dass auch in der StVO und StVG abgesichert wird, dass kommunale Verkehrskonzepte unterstützt werden können (siehe A.III.2)).

a) Integration Fahrradstraßen in Tempo 30 Zone

Eine Integration der Fahrradstraße in Tempo 30 Zonen ist möglich durch eine Ergänzung von Abschnitt 7 der Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) zur StVO bei lfd. **Nr. 50** zu Zeichen **274.1**:

Ge- oder Verbot:

1. Wer ein Fahrzeug führt, darf innerhalb dieser Zone nicht schneller als mit der angegebenen Höchstgeschwindigkeit fahren
2. *In einer Tempo-30-Zone kann durch Zeichen 244.1 und 244.2 eine Fahrradstraße integriert werden. Dabei darf der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Ist eine Fahrradstraße in der Tempo-30-Zone festgelegt worden, gelten im Übrigen die Vorschriften über die Fahrradstraße.*

b) VwV zu Zeichen 244.1. und 244.2

Mit einer Änderung der VwV zu Zeichen 244.1 und 244.2. soll die Errichtung von Fahrradstraßen erleichtert werden:

1. Fahrradstraßen kommen auf Hauptverbindungen des Radverkehrs in Betracht. Auch auf Alternativrouten zu starkbefahrenen Hauptverbindungen des Radverkehrs können Fahrradstraßen eingerichtet werden.

II. Anliegerverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden.

10) Fahrradzone

Mit einer Ergänzung von Abschnitt 5 der Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) zur StVO um **2 neu lfd. Nummern nach Nr. 24** durch Zeichen **246.1 [Beginn der Fahrradzone]** und **246.2 [Ende der Fahrradzone]** wird die Möglichkeit einer Beschilderung einer Fahrradzone geschaffen.

Ge- oder Verbot:

1. Fahrradzonen sind Gebiete, in denen ausschließlich Fahrradstraßen für die Verkehrsteilnehmer*innen zur Verfügung stehen.

2. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf die Fahrradzone nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.

3. Es gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung

11) Personenbeförderung (§ 21 StVO)

Mit einer Änderung von § 21 StVO wird eine Erleichterung der Beförderung von Personen auf Fahrrädern erreicht. § 21 sollte daher wie folgt geändert werden:

„§ 21 Personenbeförderung

(1) und (2) [unverändert]

(3) Auf Fahrrädern dürfen nur Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden, wenn für die Kinder besondere Sitze vorhanden sind und durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Vorrichtungen dafür gesorgt ist, dass die Füße der Kinder nicht in die Speichen geraten können. **Auf Fahrrädern, die für die sichere Beförderung von Personen, die das siebte Lebensjahr vollendet haben, eingerichtet sind, darf die Anzahl von Personen mitgenommen werden, wie besondere Sitze vorhanden sind.** Hinter Fahrrädern dürfen in Anhängern, die zur Beförderung von Kindern eingerichtet sind, bis zu zwei Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden. Die Begrenzung auf das vollendete siebte Lebensjahr **in Satz 1 und 3** gilt nicht für die Beförderung eines behinderten Kindes.“

12) Lichtzeichen (§ 37 StVO)

Die folgenden Änderungen dienen der Einführung der Möglichkeit des Rechtsabbiegens bei Rot für Fahrradfahrer durch eine Pfeilregelung für Fahrradfahrer.

a) Ergänzung § 37 StVO

Dazu bedarf es folgender Einfügung bei § 37 Absatz 2 Nr. 1 am Ende:

*„Radfahren ist das Abbiegen nach rechts auch dann bei Rot erlaubt, wenn dies durch Zeichen 205.1 besonders geregelt ist. Radfahrende dürfen nur aus dem rechten Fahrstreifen oder von einer Radverkehrsanlage abbiegen. Dabei müssen sie sich so verhalten, dass eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs der freigegebenen Verkehrsrichtung, ausgeschlossen ist.“*

Zusätzlich bedarf es einer Streichung der Übergangsregelung in § 37 Abs. 2 Nr. 6 S. 3, so dass § 37 Abs. 2 Nr. 6 wie folgt lauten würde:

„Wer ein Rad fährt, hat die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten. Davon abweichend sind auf Radverkehrsführungen die besonderen Lichtzeichen für den Radverkehr zu beachten. An Lichtzeichenanlagen mit Radverkehrsführungen ohne besondere Lichtzeichen für Radfahrende müssen Radfahrende bis zum 31. Dezember 2016 weiterhin die Lichtzeichen für zu Fuß Gehende beachten, soweit eine Radfahrertfurt an eine Fußgängerfurt grenzt“

b) Ergänzung Abschnitt 1 der Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) zur StVO

Zusätzlich bedarf es einer Ergänzung von Abschnitt 1 der Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) zur StVO um lfd. Nummer 2.3.

Zeichen 205.1



[Grafik in Anlehnung an französisches und belgisches Modell]

Ge- oder Verbot

1. Radfahrende dürfen trotz gelbem oder rotem Wechsellichtzeichen nach rechts abbiegen. Sie müssen dabei anderen Verkehrsteilnehmenden Vorrang gewähren.

C. Änderungen der VwV-StVO

Um Radfahrende im Straßenverkehr ausreichend zu schützen, sind auch Folgeänderungen in der VwV zur StVO notwendig.

I. VwV-StVO zu § 2 Abs.4 Satz 2

Voraussetzung für einen sicheren Radverkehr ist die Einrichtung adäquater Radverkehrsführungen. Der Vorrang der Errichtung von Radverkehrsanlagen gegenüber Anlagen des ruhenden Verkehrs erfordert neben der Änderung der VwV auch eine gesetzliche Absicherung in der StVG und StVO, um Radverkehrsanlagen im Rahmen von Verkehrskonzepten umsetzen zu können. Neben der Anpassungen des StVG und der StVO bedarf es dafür der folgenden Anpassungen der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2:

- Ergänzung am Anfang von I. Allgemein als neue Ziff. 1:

Auf Straßen mit nennenswertem Kraftfahrzeug-Aufkommen (dabei handelt es sich regelmäßig um Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h) ist eine einheitliche, konsistente und für Radfahrende nachvollziehbare Radverkehrsführung einzurichten.

- Ergänzung am Ende von I. Allgemein:

Die Errichtung von Radverkehrsanlagen hat Vorrang gegenüber Anlagen des ruhenden Verkehrs

- Änderung und Ergänzung von Nr. 5 S. 2:

Er kann innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu **30 km/h** markiert werden, wenn **das Kraftfahrzeugaufkommen insbesondere von Lkw- und Bus-Verkehr gering ist und** die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. **Zudem ist ausreichend Abstand zum ruhenden Verkehr zu gewährleisten.**

- Änderung von Nr. 3:

Ein Radfahrstreifen ist ein mit Zeichen 237 gekennzeichneteter und durch Zeichen 295 von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg. Das Zeichen 295 ist in der Regel in Breitstrich (0,25 m) auszuführen. Zur besseren Erkennbarkeit des Radfahrstreifens kann in seinem Verlauf das Zeichen 237 in regelmäßigen Abständen markiert werden. Werden Radfahrstreifen an Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr angelegt, ist ein breiter Radfahrstreifen oder ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr erforderlich. **Zudem ist ein ausreichender Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr zu gewährleisten. Radfahrstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig**

II. VwV-StVO zu § 9

Die folgende Änderung dient der Markierung von Radwegfurten auch auf Straßen mit Zeichen 301:

- Ergänzung S. 1 zu Absatz 2 II:

*Im Fall von Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) **und Vorfahrten (Zeichen 301)** sind Radwegefurten stets zu markieren,*

III. VwV-StVO zu § 37

Die Änderungen zu VwV-StVO zu § 37 dienen insbesondere der Möglichkeit der Einführung einer Grünen Welle für den Radverkehr. Über die Berücksichtigung einer nachhaltigen Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowie des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes hat dies zusätzlich die Verankerung in § 6 StVG.

- Ergänzung bei IV zu § 37 Abs. 2 Nr. 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 Nr. 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).

IV. VwV-StVO zu Zeichen 220

Die Änderung der VwV-StVO zu Zeichen 220 dient der erleichterten Öffnung des Fahrradverkehrs entgegen der Richtung der Einbahnstraße

- Änderung von IV 1:

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.

V. VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e XI

Mit einer Anpassung der VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e XI kann der Vorrang der Fahrradstraße untermauert werden.

- Neuformulierung von XI. Tempo 30-Zonen Nr. 3b:

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.*

VI. VwV-StVO zu Zeichen 274

Die Anpassung der VwV-StVO zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit dient der Begrenzung der festzusetzenden Höchstgeschwindigkeiten in Anknüpfung an das Vorhandensein von Radverkehrsanlagen unabhängig von einer Benutzungspflicht.

- Änderung von VIII:

Innerhalb geschlossener Ortschaften kommt eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf höchstens **50** km/h grundsätzlich nur auf Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) in Betracht, auf denen **benutzungspflichtige geschützte oder baulich getrennte Radverkehrsanlagen** vorhanden sind und der Fußgängerquerverkehr durch Lichtzeichenanlagen sicher geführt wird. Für Linksabbieger sind Abbiegestreifen erforderlich.

VII. VwV-StVO zu Zeichen 325

Die Anpassung der VwV-StVO zu Zeichen 325 dient der Vereinfachung der Anordnung verkehrsberuhigter Bereiche.

- 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.

VIII. Mittellinie auf Zweirichtungsradwegen

Mit einer Anpassung der VwV StVO zu Zeichen 340 wird die Möglichkeit der Markierung mit Hilfe einer Mittellinie auf Zweirichtungsradwegen geschaffen.

- Ergänzung der VwV StVO zu Zeichen 340

V. Durch Leitlinien (Zeichen 340) kann der für den Gegenradverkehr bestimmte Teil von Zweirichtungsradwegen markiert werden.



Dr. Roman Ringwald
Rechtsanwalt



Tom-Philipp Cagan
Rechtsanwalt

#MEHRPLATZFÜRSRAD



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Bundesverband
Mohrenstr. 69, 10117 Berlin