



FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstraße 20 – 13357 Berlin Tel. 030/4927473 Fax 4927972 info@fuss-ev.de

FUSS e.V. erhielt am 25. Mai 2011 einen Entwurf „Neuerlass der Straßenverkehrs-Ordnung“ mit der Bitte um Stellungnahme bis spätestens 15. Juni. Für die Begutachtung der Vorlage mit 164 eng bedruckten A4 Seiten standen um die Pfingstfeiertage herum insgesamt zehn Werkzeuge zur Verfügung. In dieser Zeitspanne war eine vereinsinterne Abstimmung nicht möglich. Wir haben uns dennoch dazu entschlossen, auf der Grundlage der bereits abgegebenen Stellungnahme eine vereinsinterne Diskussion durchzuführen. Die Ergebnisse wurden im folgenden Text als Einfügungen und Veränderungen in grün gesetzt.

Zielsetzung des BMVBS

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung stellt heraus, dass die geplanten Änderungen

- der Reduzierung von Verkehrszeichen,
- der Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs und
- der eindeutigen Nutzungszuordnung der Inline-Skater dienen.

Obwohl im Vorblatt nicht hervorgehoben, geht es offensichtlich auch um

- die Vereinheitlichung der zulässigen Geschwindigkeiten auf Sonderwegen.

Darüber hinaus wurden eine ganze Reihe von

- weiteren Veränderungen

eingeflochten. Soweit es sich um Streichungen von Textstellen gegenüber der derzeit gültigen StVO handelt, wurden diese im vorliegenden Entwurf leider nicht erwähnt.

In der vorliegenden Stellungnahme wurden die Zielvorgaben für die Abschnitte übernommen.

Allgemeine Anmerkungen

- **Überaus bedauerlich ist es, dass die Erhöhung der Verkehrssicherheit auch in dieser grundlegenden Novellierung nicht als Leitthema enthalten ist.**

Wir können nicht erkennen, dass die Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beirates zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland, die European Road Safety Charter – Europäische Charta für die Verkehrssicherheit bzw. der Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020 der Weltgesundheitsorganisation WHO Grundlage für die geplanten StVO-Veränderungen darstellen.

Nach wie vor sind Fußgänger bei Ortsunfällen am meisten gefährdet. Durch diese Novellierung wird **das Risiko** dieser besonders betroffenen Verkehrsteilnehmergruppe noch weiter **erhöht**, durch andere „geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Um-

ständen unvermeidbar, behindert oder belästigt“ zu werden. Dies geschieht, in dem die Grenze des „Unvermeidbaren“ durch ungünstigere „Umstände“ und Rahmenbedingungen nach oben geschoben wird.

- **Es ist unverhältnismäßig und hinsichtlich des Modal-Split in den Städten unangemessen, den Inline-Skatern eine derartige Aufmerksamkeit zu widmen oder alle Veränderungen weitgehend oder gar ausschließlich (vgl. Begründung zur Geschwindigkeitsregelung auf Sonderwegen) aus der Sicht der Förderung des Radverkehrs zu betrachten; den aber deutlich stärkeren Fußverkehr oder gar seine Förderung weitgehend außer acht zu lassen.**
- **Darüber hinaus finden wir es bedauerlich, dass der im Jahr 2002 durch eine Befragung Ihres Hauses vorgestellte Ansatz, die StVO benutzerfreundlicher zu gestalten, nicht weiterentwickelt wurde.**

Der von uns seit vielen Jahren vorgeschlagene Weg, von einer Straßenverkehrs-Ordnung zu einer Straßen-Nutzer-Ordnung (StNO) zu kommen, wurde übrigens durch die in der Schweiz derzeit in Abstimmung befindliche „Verordnung über die Strassenbenützung (StBV) vom Mai 2011 aufgegriffen.

Reduzierung von Verkehrszeichen

Die Zeichen, die aus der StVO entfernt werden sollen, werden von FUSS e.V. für entbehrlich gehalten, können durch andere Zeichen ohne oder mit einem Zusatzzeichen ersetzt oder in den Verkehrszeichenkatalog (VzKat) verlagert werden, mit folgenden Ergänzungen oder Ausnahmen:

StVO § 39 Zeichen 128 und 129 (8)

Mit den Sinnbildern als Gefahrzeichen wurden die in der 46. Verordnung vorgestellten Einsparungen von Verkehrszeichen wieder rückgängig gemacht.

- **Zeichen 128 Ufer und 128 Bewegliche Brücke halten wir für entbehrlich.**

Nach unserer Auffassung darf es keine Straßensituation geben, in der eine Straße auf ein „unzulänglich gesichertes Ufer zuführt“. Die Situation muss mit den zur Verfügung stehenden baulichen Maßnahmen und evtl. zusätzlich der Situation entsprechend durch rechtzeitige Überholverbote mit Zeichen 276, Verminderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit Zeichen 274, durch grundsätzliche Sperrung des Kraftfahrzeugverkehrs mit Zeichen 251 oder Einrichtung einer Fußgängerzone mit Zeichen 242 gesichert werden.

StVO § 40 Zeichen 134 Fußgängerüberweg (6)

Fußgängerüberwege sind keine Gefahr für die übrigen Verkehrsteilnehmer, infolgedessen sind ein Gefahrzeichen wie das gestrichene Zeichen 134, aber auch das neu eingeführte Zusatzzeichen in § 39 (8) unangemessen. Anerkannt wird mit der Novellierung im Ggs. zur 46. Änderung, dass es unübersichtliche Straßensituationen gibt, in denen ein Vorhinweis dieser Art sinnvoll ist.

- **Es wird deshalb vorgeschlagen, in Anlage 3 zu Zeichen 350 in die Erläuterung aufzunehmen, so wie es in § 41 (2) bzw. 42 (3) vorgesehen ist:**
„Das Zeichen ist unmittelbar an der Markierung Zeichen 293 angebracht, an unübersichtlicheren Stellen kann es mit dem Zusatzzeichen mit Entfernungsangabe auf den folgenden Fußgängerüberweg hinweisen.“

StVO Anlage 1, Zeichen 124 Stau, Lfd. Nr. 13

- **Dieses Zeichen halten wir für entbehrlich. Mögliche Einsatzstellen sind in der VwV nicht definiert, verstehen sich aber auch nicht von selbst.**

StVO Anlage 2, Zeichen 275 / 279 Vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit, lfd. Nr. 52 / 57

Kaum jemand dürfte in einer Straße mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von z.B. 50 km/h oder in geschlossenen Ortschaften von mehr als 50 km/h mehr bewusst und kontinuierlich ohne einen triftigen Grund unter 30 km/h fahren. Wir fragen uns, welchen Sinn dieses Zeichen hat und wo die konkreten Einsatzgebiete liegen, zumal in der Erläuterung „Straßen-, Verkehrs-, Sicht- oder Wetterverhältnisse“ eine verminderte Geschwindigkeit zulassen. **Der Einsatz eines solchen Zeichens ist geeignet, das Geschwindigkeitsniveau in einer Stadt zu erhöhen.**

- **Diese Zeichen halten wir für entbehrlich. Das Verbot von Fahrzeugen, die die angegebene Mindestgeschwindigkeit nicht einhalten können, ist durch Zeichen 331.1 / 331.2 Kraftfahrstraße eindeutiger zu regeln.**

StVO Anlage 3, Zeichen 380 / 381 Richtgeschwindigkeit

Mit der geplanten Streichung der Richtgeschwindigkeit wird der Versuch begraben, ohne die Einführung einer Höchstgeschwindigkeit z.B. auf Autobahnen an die Vernunft der Autofahrerinnen und Autofahrer zu appellieren, doch bitte „auch bei günstigen Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen (die angegebene Geschwindigkeit) nicht zu überschreiten“ (gültige StVO). Die Ansicht, dass es keinen Bedarf für dieses Zeichen gibt, weil es bisher in der Verkehrspraxis kaum Verwendung findet, ist eine verkehrspolitisch nicht plausible Begründung. **Hohe Geschwindigkeiten auf Autobahnen tragen zu einem generell hohen Geschwindigkeitsniveau auch innerorts bei.**

- **Aus der Sicht der Verkehrssicherheit und des Klimaschutzes kann die Rücknahme der Richtgeschwindigkeit eigentlich nur zu der Einsicht führen, dass wir auch in Deutschland um die Einführung einer Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen in StVO § 3 nicht herum kommen.**

Diese Änderung aber ist in der Vorlage leider noch immer nicht vorgesehen.

StVO Anlage 3, Zeichen 386.3 Touristische Unterrichtungstafel, lfd. Nr. 33

Wegen der hohen Fahrgeschwindigkeiten muss es an Autobahnen darum gehen, alle ablenkenden konzentrationsmindernden Zeichen abzubauen. Die Autobahn ist keine Sightseeing-Strecke zum „Kennenlernen“ Deutschlands in wenigen Stunden, sondern sie ist konzipiert für die Entlastung des übrigen Straßennetzes vom Fernverkehr und ermöglicht darüber hinaus in Deutschland eine noch immer unbegrenzte Fahrgeschwindigkeit.

- **Dieses Zeichen ist nicht neu einzuführen und im Sinne der Zielsetzung dieser Novelle nicht nur entbehrlich, sondern aus der Sicht der Verkehrssicherheit unvertretbar.**

Wenn Verkehrszeichen aus der StVO herausgenommen werden sollen, die bisher kaum Verwendung fanden, durch andere Zeichen und Zusatzzeichen ersetzt werden können oder lediglich in den VzKat verschoben werden und neue Zeichen und Zusatzzeichen eingeführt werden sollen, wird der Effekt im städtischen Schilderwald möglicherweise kaum bedeutsam ausfallen. Deshalb wird empfohlen an das Thema grundsätzlicher heranzugehen, z.B.:

StVO Anlage 2, Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit, lfd. Nr. 49

- **In StVO § 3, Abs. (3), Nummer 1 ist „50 km/h“ durch „30 km/h“ zu ersetzen.**

Diese Änderung ist überfällig, seitdem in zahlreichen Städten die Verteilung innerhalb des kommunalen Straßennetzes 70 % Tempo 30 zu 30 % höhere zulässige Geschwindigkeiten angestrebt wird oder gar erreicht wurde. Wenn in den meisten Stadtstraßen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgeschrieben wird, ist es sinnvoller, die geringere Anzahl von Straßen mit höherer Geschwindigkeit auszuzeichnen und damit deutlich weniger Zeichen 274 aufzustellen.

StVO Anlage 3, Zeichen 315 Parken auf Gehwegen, lfd. Nr. 10

Die Anordnung dieses Zeichens ist kaum „aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten“ und es besteht auch keine „Gefahrenlage“ aufgrund dessen eine solche „Beschränkung“ für den Fußverkehr begründet werden könnte (vgl. § 45 Abs. (9), Satz 1 und 2). Der Grund für die Anordnung ist in der Regel der sogenannte „Parkdruck“, der dadurch entsteht, dass davon ausgegangen wird, an jeder Stelle der Stadt müssten für jedes Kraftfahrzeug ohne zusätzliche Laufdistanzen vom Ausgangs- oder zum Zielpunkt Parkflächen zur Verfügung stehen. Die Legalisierung des Gehwegparkens durch Zeichen 315 hat zu Regelverstößen auch an anderen Stellen des kommunalen Straßennetzes und somit letztlich zu einer allgemeinen Entwertung der straßenrechtlichen Vorgaben geführt.

- **Solange nicht angemessene Mindeststandards für den Fußverkehr auf Gehwegen benannt werden, ist das Zeichen aus der StVO herauszunehmen.**

Dadurch entsteht keine Verschlechterung der Verkehrssicherheit der Kraftfahrer, es kann dagegen die Verkehrssicherheit und der Geh- und Aufenthalts-Komfort der Fußgänger erhöht und eine erhebliche Anzahl von Verkehrszeichen im Stadtverkehr eingespart werden.

Nachdem wir Ihnen Vorschläge unterbreitet haben, die in ihrem Umfang alle bisherigen Vorschläge zur Verminderung von Verkehrszeichen weit übertroffen haben, dürfte das Argument, nicht noch weitere Zeichen einzuführen, kaum noch relevant sein.

StVO, Zeichen 326.1 und 326.2 (neu) Begegnungszone

Es ist nach unserer Auffassung notwendig, auch in Deutschland die Lücke der Einsatzbereiche zwischen dem verkehrsberuhigten Bereich und der Zonen mit einer verringerten zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch eine Regelung mit Fußverkehrsvor- rang zu schließen.

- **Wir schlagen deshalb die Einführung der Begegnungszone in die StVO nach Vorbild der Regelung in der Schweiz und mit dem französischen Zeichen vor.**

StVO, Zeichen 225 (neu) Straßenbahnhaltestelle mit Ausstieg auf die Fahrbahn

Es besteht ein punktuelles aber erhebliches Gefährdungspotenzial, welches nicht ausschließlich der Unachtsamkeit der Fahrzeugführer anzurechnen ist. Zeichen 224 Haltestelle steht in der Mitte der Haltestelle und damit zu spät, um auf die Situation ordnungsgemäß und rücksichtsvoll reagieren zu können.

- **Wir schlagen deshalb die Einführung des Zeichens 244 der DDR-StVO vor mit der Erläuterung:
„An Straßenbahnen, die zum Fahrgastwechsel an Haltestellen halten, darf nicht vorbei gefahren werden, wenn die Fahrgäste direkt auf die Fahrbahn aussteigen müssen.“ Das Zeichen ist jeweils am Beginn des Haltestellenbereiches aufzustellen.**

Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs

Die zahlreichen Vorschläge zur Förderung des Radverkehrs (Fahrradstraßen, Einbahnstraßen, Kinderbeförderung, etc.) werden begrüßt, mit folgenden Einschränkungen:

StVO § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge (4)

Treten die Verordnung und Verwaltungsvorschrift in der vorgelegten Form in Kraft, können letztlich nach einer „sachgerechte(n) Abwägung im Einzelfall“ durch die zuständigen Behörden wieder Radweg-Zeichen auf in der Praxis kaum benutzbaren Radwegen auf **Gehwegniveau** aufgestellt werden. Mit den „größeren Handlungsspielräumen“ können Behörden auch Zustände schaffen, die in den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts bundesweit zur Gründung von Fahrradinitiativen und 1997 zur StVO-Novelle führten. Diese Entwicklung ist für uns nicht nachvollziehbar und stellt einen Rückschritt dar, zumal damit keine Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erwarten ist.

- **FUSS e.V. wird sich mit anderen Verkehrsorganisationen weiterhin für die Abschaffung der Benutzungspflicht von innerörtlichen Radwegen einsetzen. Eine allgemeine Aufhebung der Benutzungspflicht würde auch zur Reduzierung von Verkehrszeichen beitragen.**

StVO § 2 Gehwegbenutzung durch radfahrende Kinder (5)

Die Problematik ist sicher den meisten bewusst: Es war von Anfang an unsinnig, radfahrende Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr auf die Gehwege zu zwingen und

bis zum vollendeten 10. Lebensalter die Gehwegbenutzung zu erlauben; deren begleitende Eltern aber auf die Fahrbahn zu zwingen.

- **Wir halten es für konsequenter, das Radfahren von Kindern auf Radwegen auch ohne Begleitung Erwachsener und in Begleitung auch auf Fahrbahnen zu legalisieren und den allein fahrenden Kindern lediglich das Fahren auf Gehwegen zu erlauben.**

Eine Ausnahmeregelung für Rad fahrende Eltern würde die Räume für den Fußverkehr noch weiter einschränken, bei Eltern und Kindern ein falsches Radfahrverständnis und –verhalten verfestigen sowie alle anderen Rad Fahrenden zur Gehwegbenutzung verleiten.

StVO § 5 Überholen (4)

Befragungen ergeben immer wieder, dass das zu dichte Überholen von Radfahrer/innen durch Kraftfahrzeuge subjektiv als das größte Ärgernis bzw. das höchste Risiko bei der Nutzung der Fahrbahn angesehen wird. Deshalb ist eine eindeutige Klarstellung ein wesentlicher Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und würde gleichzeitig die illegale Nutzung von Gehwegen durch den Radverkehr verringern.

- **Wir schlagen vor, Absatz (4) Satz 2 in zwei Sätze aufzugliedern:
„Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim Überholen von zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden ist der notwendige Sicherheitsabstand von mindestens 1,50 Metern durch einen Fahrstreifenwechsel sicherzustellen.“**

StVO §12 Halten und Parken

Die Regelungen beziehen sich nur in den Absätzen 3a vom Wortlaut her und 3 dem Sinne nach auf Kraftfahrzeuge. Es ist unklar, ob die sonstigen Regelungen auch für Fahrräder. Es fehlen redaktionelle Klarstellungen und Regelungen, wann Fahrräder auf der Fahrbahn sowie auf dem Radweg geparkt werden müssen und wann das Parken auf dem Gehweg zulässig ist. Deshalb wird folgender neuer Absatz vorgeschlagen:

- **Fahrräder sind im öffentlichen Straßenraum an Fahrradabstellanlagen oder am rechten Fahrbahnrand platzsparend oder, wenn vorhanden, auf dem Parkstreifen abzustellen. Ist ein Radweg vorhanden, sind sie am rechten Rand dieses Sonderwegs abzustellen. Flächen des Fußverkehrs dürfen zum Abstellen nur benutzt werden, wenn eine begehbare Breite von mindestens 2 Metern verbleibt, in stark begangenen Straßen von mindestens 4 Metern. In Verkehrsberuhigten Bereichen mit Zeichen 325.1/325.2 sind Fahrräder so abzustellen, dass sie den Fuß- und Fahrzeugverkehr nicht gefährden oder behindern. In allen Fällen, in denen Fahrräder außerhalb von speziellen Abstellanlagen abgestellt werden, sind die Belange von Menschen mit Mobilitäts- und kognitiven Einschränkungen zu berücksichtigen.**

Nach wie vor halten wir die Radwegebenutzungspflicht für überflüssig und schädlich und fordern ein Benutzungsrecht.

- **Ziffer 1. Muss dann verändert werden in:
„Unsicherer oder langsamer Radverkehr sollte den Radweg benutzen (Radwegebenutzungsangebot).**

Im Fall der Zulassung anderer Verkehrsarten durch Zusatzzeichen muss die Geschwindigkeit des Fahrzeugverkehrs eindeutig geregelt werden. Im Sinne der bisher in der Rechtsprechung als Durchschnittsgeschwindigkeit betrachteten 14-17 km/h (OLG Karlsruhe, 2 Ss 24/05), schlagen wir vor:

- **Ziffer 3. wird ergänzt:
„Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h.“**

StVO Anlage 2, Zeichen 240 Gemeinsamer Geh- und Radweg, lfd. Nr. 19

Diese gemeinsamen Wege vermindern die Reisegeschwindigkeit des Radverkehrs so eindeutig, dass hier Abhilfe notwendig ist.

- **Aufgrund der Situation, dass der Radverkehr nicht angemessen zügig vorankommt, sobald es auf diesen Flächen auch Fußverkehr gibt, muss die Benutzungspflicht durch den Radverkehr umgehend aufgehoben werden.**

Diese Aussage ist unabhängig davon, ob auch auf diesen Flächen für den Radverkehr eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h eingeführt werden soll, was aus der Formulierung in Satz 3. nicht gefolgert werden kann (vgl. dazu Abschnitt: Vereinheitlichung der zulässigen Geschwindigkeiten auf Sonderwegen).

StVO Anlage 2, Zeichen 241 Getrennter Rad- und Gehweg, lfd. Nr. 20

Der Verweis unter Ziffer 4. Zur Regelung zu Zeichen 239 ist hier an dieser Stelle zu formulieren.

- **Wir bitten dringend, Ziffer 4. folgendermaßen zu verändern:
„Ist durch ein Zusatzzeichen die Benutzung des Radweges für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss der Fahrzeugverkehr auf den Radverkehr Rücksicht nehmen und erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen (Radverkehrsvorrang).“**

StVO Anlage 2, Zeichen 244.1 / 244.2 Fahrradstraße, lfd. Nr. 23

Wir halten es für nicht vertretbar, auf Fahrradstraßen im ersten Satz eine generelle Höchstgeschwindigkeit für den motorisierten Fahrverkehr von 30 km/h festzulegen, zumal diese Wege intensiv von Familien mit Kindern, Senioren usw. benutzt werden.

- **Wir empfehlen deshalb folgende Ergänzung:
„ 2. Der durch Zusatzzeichen zugelassene motorisierte Fahrverkehr hat sich in der Geschwindigkeit dem Radverkehr anzupassen und darf diesen weder gefährden noch behindern. Befindet sich in ausreichender Sichtweite kein Fahrrad- oder Fußverkehr auf der Fahrradstraße, gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.**

Eindeutige Zuordnung der Inline-Skater

StVO § 24 (1) Besondere Fortbewegungsmittel

Im Jahr 2000 hat das Oberlandesgericht Oldenburg festgestellt, dass von einer Ungefährlichkeit des Inline-Skatens für Fußgänger nicht auszugehen ist (Az.9U71/99). Es ist nicht logisch, Inline-Skates dem § 31 „Sport und Spiel“ per Zusatzzeichen (2) zuzuweisen, diese Fortbewegungsart dagegen in § 24 als „Verkehr“ zu bezeichnen. Es ist auch nicht nachvollziehbar, Inline-Skates als „nicht Fahrzeug“ zu deklarieren und es gerade dem Fußverkehr zuzuordnen. Radfahren und Skaten sind sich als Mobilitätsformen eindeutig näher als Skaten und Gehen, insofern wäre es sinnvoll auch für die Skater, so wie in den Niederlanden die Radwege für sie freizugeben. Für Fußgänger sind Skater konfliktreicher als für Radfahrer. Die Skater-Geschwindigkeit kann bis zu fünf Mal so hoch sein wie die der Fußgänger. Dies wäre damit vergleichbar, als wenn in einer Tempo-30-Zone ein Kraftfahrzeug mit 150 km/h fahren würde. **Aus all diesen Gründen hat der Gesetzgeber für Segways keine grundsätzliche Zulassung auf Gehwegen erteilt.**

- **Mit der Zulassung des Inline-Skates auf Gehwegen würden die Verordnungsgeber die Grenzen der Erträglichkeit der gemeinsamen Nutzung unterschiedlichster Verkehrsteilnehmer auf in der Regel dem geringsten Flächenanteil in den üblichen Straßenquerschnitten deutlich überschreiten. Die Nutzung von Gehwegen in dieser allgemeinen Form wird deshalb strikt abgelehnt.**

StVO § 31 Sport und Spiel

Mit der Formulierung, für Inline-Skates „gelten die Vorschriften für den Fußverkehr entsprechend“ ist das Verhältnis mit anderen Verkehrsteilnehmern beschrieben, nicht aber das Binnenverhältnis zwischen Inline-Skatern und Fußgängern.

- **Wenn Inline-Skater in Ausnahmefällen auf Gehflächen durch Zusatzzeichen in §31 (2) zugelassen werden, muss zumindest eindeutig der Vorrang des Fußverkehrs geregelt werden, „wenn nötig ist zu halten“.**
- **Im Sinne des Schilderwaldlichtens wäre das Zusatzzeichen in § 31 (2) weitestgehend unnötig, wenn Inline-Skaten auf Fahrbahnen mit bis zu 30 km/h Höchstgeschwindigkeit generell zulässig wäre.**

Vereinheitlichung der zulässigen Geschwindigkeiten auf Sonderwegen.

Wenn wir das richtig interpretieren, sind folgende Regelungen vorgeschlagen:

- **Auf Radwegen (Zeichen 237)** soll es bei Zulassung durch Zusatzzeichen für Pkw und Krafträder keine zulässige Höchstgeschwindigkeit geben (StVO Anlage 2, lfd. Nr. 16).
- **Auf Gehwegen (Zeichen 239)** soll es bei Zulassung durch Zusatzzeichen für Pkw, Krafträder, Pedelecs, E-Bikes mit Versicherungskennzeichen und Fahrräder eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h geben (StVO Anlage 2, lfd. Nr. 18).

- **Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240)** soll es für den Radverkehr und für schnelle Pedelecs keine Geschwindigkeitsangabe geben und bei Zulassung durch Zusatzzeichen einer „anderen Verkehrsart“ für den Fahrzeugverkehr (Pkw, Krafträder, E-Bikes mit Versicherungskennzeichen) eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h (StVO Anlage 2, lfd. Nr. 19).
- **Auf dem Gehweg des getrennten Rad- und Gehweg (Zeichen 241)** darf es theoretisch keinen Rad- und Kraftradverkehr geben und bei Zulassung durch Zusatzzeichen für Pkw eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h (StVO Anlage 2, lfd. Nr. 20, durch Querverweis auf lfd. Nr. 18).
- **Auf dem Radweg des getrennten Rad- und Gehweg (Zeichen 241)** darf es theoretisch keinen Fußverkehr geben und bei Zulassung durch Zusatzzeichen für Pkw und Krafträder keine zulässige Höchstgeschwindigkeit (StVO Anlage 2, lfd. Nr. 20, durch Querverweis auf lfd. Nr. 16).
Würde auf einem getrennten Rad- und Gehweg (Zeichen 241) durch Zusatzzeichen Pkw's zugelassen und würden diese beide Wegseiten benutzen (was der Regelfall sein dürfte), so müssen diese Fahrzeuge auf der einen Seite die Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h einhalten und auf der anderen nicht.
- **In Fußgängerzonen (Zeichen 242.1 / 242.2)** soll es bei Zulassung durch Zusatzzeichen für Pkw, Krafträder und/oder Fahrräder eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h geben (StVO Anlage 2, lfd. Nr. 21, durch Querverweis auf lfd. Nr. 18).
- **In verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 / 325.2)** sind alle Verkehrsarten zulässig und alle Fahrzeuge müssen Schrittgeschwindigkeit fahren.

Der Regelungsvorschlag irritiert dadurch, dass erstens nicht ausdrücklich darauf Bezug genommen wird, wer die Flächen als Hauptverkehrsteilnehmer nutzt, zweitens teilweise unklar bleibt, wann das Verhältnis zwischen Fuß- und Radverkehr und wann andere Fahrzeuge gemeint sind und drittens für einige Flächen der gemeinsamen Nutzung eine Fahrrad-Höchstgeschwindigkeit eingeführt wird und für andere nicht. Die Regelung irritiert darüber hinaus, dass zukünftig in Fußgängerzonen schneller gefahren werden kann als in verkehrsberuhigten Bereichen. Übersichtlich oder gar einheitlich kann das kaum genannt werden. Wir halten die vorgeschlagenen Regelungen und Formulierungen für unakzeptabel und schlagen im Sinne der Förderung des Radverkehrs vor:

- **Bei der Zulassung von anderen Verkehrsarten (Pkw, Krafträder, schnelle Pedelecs, E-Bikes mit Versicherungskennzeichen) durch Zusatzzeichen auf eindeutig für den Radverkehr vorgesehene Radwege (Zeichen 237) und Radwege von getrennten Geh- und Radwegen (Zeichen 241) wird eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h eingeführt.**

Für die Benutzung von Flächen, die vorrangig für den Fußverkehr vorgesehen sind oder die gemeinsam vom Fuß- und Radverkehr genutzt werden, ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h dagegen eindeutig zu hoch.

Uns ist für die Herleitung dieser Geschwindigkeitsangabe keine wissenschaftliche Grundlage bekannt, viele Rad Fahrende dürften eher Schwierigkeiten haben, dieses Tempo zu erreichen, um dann – Ihrer Argumentation folgend – schwankungsfrei fahren zu können.

Ihrer Begründung, die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h ist ein Beitrag im Sinne der Verkehrssicherheit der Gehenden können wir nicht folgen. In schweizer, belgischen und französischen Begegnungszonen (Ihre Bezeichnung: „Flanierzonen“) haben Fußgänger mit Querungswunsch und Autofahrer an übersichtlichen Stellen Blickkontakt bei 20 km/h. Eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h auf unübersichtlicheren und schmalere Gehwegen schafft dagegen beim Überholen und z.B. beim Heraustreten aus Hauseingängen ein ungleich höheres Risiko.

Schon bei einer Geschwindigkeitsdifferenz von z.B. 1:3,5 wäre vergleichbar, als wenn in einer Tempo-30-Zone ein Kraftfahrzeug mit 105 km/h fahren würde. Da Fußgänger nicht zu einer besonderen Vorsicht verpflichtet sind, wenn sie z.B. aus einem Haus heraustreten, die Gehwegseite wechseln, plötzlich stehen bleiben oder in einer Fußgängerzone quer über die vorhandene Fläche gehen, muss auch weiterhin eine deutlich niedrigere Geschwindigkeit des Fahrzeugverkehrs eingehalten werden. Dies gilt selbstverständlich auch für den Radverkehr.

- **Eine gesetzliche Geschwindigkeits-Festlegung, die von den entsprechenden Verkehrsteilnehmern nicht selbst zu kontrollieren ist und somit Übertretungen auch nicht zu sanktionieren sind, sollte grundsätzlich nicht in die StVO aufgenommen werden.**

Eine zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Radverkehr ist eine abstrakte Festlegung. Es gibt keine Tachometer-Pflicht für den Radverkehr. Deshalb kann eine solche feste Grenzziehung, möglicherweise noch mit einem in der Rechtsprechung zu formulierenden Überschreitungssatz, nicht vorgenommen werden.

Dagegen ist der Begriff „Schrittgeschwindigkeit“ trotz seiner theoretischen Festlegung in der Rechtsprechung und Fachliteratur in der Praxis von allen, die ein Fahrzeug führen, aufgrund der tatsächlichen Bewegungsgeschwindigkeit von Fußgängern ziemlich eindeutig einzuordnen.

- **Deshalb fordern wir eindringlich die Beibehaltung (Zeichen 239, 242, 325.1 / 325.2) oder Einführung (Zeichen 240, Gehwegseite bei Zeichen 241) der einheitlichen Schrittgeschwindigkeit auf Flächen, auf denen Fußverkehr stattfindet:
„Der Fahrzeugverkehr muss Schrittgeschwindigkeit einhalten. Wer ein Fahrzeug führt darf den Fußverkehr weder gefährden noch behindern; wenn nötig muss gewartet werden.“**

Ihre Begründung, dass Rad Fahrende bei z.B. 7 km/h schwanken würden, mag für unsichere Rad Fahrenden zutreffen. Es trifft allerdings in verkehrsberuhigten Breichen genau so zu wie in Fußgängerzonen. Die StVO schreibt auch für diese Verkehrsteilnehmer eindeutig vor, dass sie sich so zu verhalten haben, „dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“ (§ 1 (2)) Ein Rad Fahrender kann nicht ohne abzusteigen warten. Wer nicht dazu in der Lage ist, z.B. hinter einer Kindergartengruppe mit dem Rad zu fahren, muss absteigen und schieben.

Weitere Veränderungen

StVO § 3 Geschwindigkeit

Im Titel sollte ergänzt werden: „von Fahrzeugen“, um klarzustellen, dass diese Regelungen nicht den Fußverkehr betreffen.

StVO § 4 Abstand

Im Titel sollte ergänzt werden: „zwischen Fahrzeugen“, um klarzustellen, dass diese Regelungen nicht den Fußverkehr betreffen.

StVO § 5 Überholen

Im Titel sollte ergänzt werden: „durch Fahrzeuge“, um klarzustellen, dass diese Regelungen nicht den Fußverkehr betreffen.

StVO § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren

Der Titel sollte wie folgt verändert werden: „Abbiegen und Wenden von Fahrzeugen und Rückwärtsfahren.“

In Absatz 3 ist am Ende zur Klarstellung des Sachverhaltes einzufügen: „(Fußverkehrsvorrang).“, so wie es auch bei der „Radwegebenutzungspflicht“ in Anlage 2 lfd. Nr. 16, 19 und 20 als Begriff in Klammern eingefügt wurde.

StVO § 10 Einfahren und Anfahren (3)

In Absatz 3 ist am Ende zur Klarstellung des Sachverhaltes anzufügen: „Der Fußverkehr hat Vorrang.“, so wie es auch bei der „Radwegebenutzungspflicht“ in Anlage 2 lfd. Nr. 16, 19 und 20 als Begriff in Klammern eingefügt wurde.

StVO § 12 Halten und Parken (3) 4.

Im Titel sollte ergänzt werden: „von Fahrzeugen“, um klarzustellen, dass diese Regelungen nicht den Fußverkehr betreffen.

Angesichts der Zunahme des illegalen Parkens auf Gehwegen, dem Unverständnis von Kraftfahrer/innen gegenüber dem Problem und der berechtigten Nachfrage, wo das denn in der StVO steht, dass das Parken hier verboten sei, stellt sich die Frage, ob die StVO nicht auch hier eine nutzerorientierte klare Aussage treffen muss, so wie sie für die Fußgänger in § 25 eindeutig formuliert sind. Das Aufenthaltsverbot von Kraftfahrzeugen auf „Sonderwegen“ ist Verkehrsteilnehmern weitgehend unbekannt und in §12 ist der Ausschluss des Parkens „über Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen... wo das Parken auf Gehwegen erlaubt ist“ eher verwirrend als klärend.

- **Wir schlagen vor, in (3) „Das Parken von Kraftfahrzeugen und Krafträdern ist unzulässig“ als neuen Pkt. 6. einzufügen:
„auf Gehwegen und Radwegen.“**

StVO §14 Sorgfaltspflichten beim Ein- und Aussteigen

Die Formulierungen sollten auch die Personen einbeziehen, die Fahr- oder Krafträder nutzen. Der Titel ist zu ergänzen: „bzw. Auf- und Absteigen“ und der Einführungssatz: „Wer in ein Kraftfahrzeug ein- oder aussteigt bzw. auf einem Fahrrad oder Kraftrad auf- oder absteigt“.

StVO § 20 Öffentliche Verkehrsmittel und Schulbusse (3)

In Absatz 3 ist zu ergänzen: „dürfen von Fahrzeugen nicht überholt werden.“

StVO § 26 Fußgängerüberwege

In Absatz 1 ist am Ende zur Klarstellung des Sachverhaltes anzufügen: „(Fußverkehrsvorrang)“, so wie es auch bei der „Radwegebenutzungspflicht“ in Anlage 2 lfd. Nr. 16, 19 und 20 als Begriff in Klammern eingefügt wurde.

StVO § 31 Sport und Spiel (1)

Die Regelung würde es erforderlich machen, dass für jede „zugelassene Sportart oder Spielart“ ein gesondertes Zusatzzeichen erstellt werden müsste. Das war sicher so nicht gedacht und wäre auch nicht praxistauglich. Bei der Formulierung hat man sich offenbar zu sehr an das neu eingeführte Zusatzzeichen für Inline-Skaten orientiert.

- **Da man Spiel und Sport in der Praxis nicht auseinanderhalten kann, sollte das bisherige Zusatzzeichen zu Zeichen 250 Verbot für Fahrzeuge aller Art an dieser Stelle mit der Erläuterung aus der ehemaligen Verwaltungsvorschrift (Ziffer II, Nummer 2 bzw. Ziffer I.) eingefügt werden:**
„In Wohn- und Nebenstraßen mit geringem Aufkommen an Fahrzeugverkehr, auf denen der Kraftfahrzeugverkehr mit spielenden Kindern rechnen muss, ist Sport und Spiel zugelassen, soweit damit die Beteiligten und die anderen Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet oder behindert werden. In allen anderen Straßen mit zugelassenen Kraftfahrzeugverkehr außerhalb von verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 / 325.2) und Fußgängerzonen (Zeichen 242.1 / 242.2) sind Sport und Spiel auf der Fahrbahn, den Seitenstreifen und auf Radwegen nur mit dem Zusatzzeichen erlaubt.
Spiel und Sport ist auf Gehwegen zugelassen, solange dadurch der Fußverkehr nicht gefährdet oder behindert wird.“

StVO § 31 Sport und Spiel (2)

Im ersten Satz sollte angefügt werden: „auf der Fahrbahn oder auf Radwegen“ zugelassen.

StVO § 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil (1)

Nach unserer Auffassung ist die Regelung, dass Fahrzeuge „bis zu 10 m vor einem Lichtzeichen nicht halten [dürfen], wenn es dadurch verdeckt wird“ zur Gewährleistung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern nicht ausreichend. Dies ist unabhängig davon, ob die Anlage einen zweiten Signalgeber über der Fahrbahn hat.

- **Wie bei den durch das Bundesverkehrsministerium eingeführten „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) eindeutig geregelt, muss es auch an Lichtsignalanlagen ohne Rechtsabbiegestreifen entweder über die Parkstände hervorgezogene Gehwegvorstreckungen geben oder das Parken und Halten muss der notwendigen Sichtweite entsprechend (Bild 1a/1b und Tabelle 1 der R-FGÜ) von der Furt zurückgezogen werden.**

Eine solche Regelung ist aus Verkehrssicherheitsgründen in die Verwaltungsvorschrift aufzunehmen oder als Richtlinie bekanntzugeben.

StVO § 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil (2)

Im Sinne von §46 Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnis sollte auch in Deutschland Signalregelungen für Fußgänger zugelassen werden, die das Laufen gegen Rot vermindern. Zum einen ist die Räumzeit für Fußgänger irritierend, zum anderen bedrängen Fahrzeugführer häufig die Fußgänger in der Annahme, sie seien illegale Rotgän-

ger. Die Probleme sind seit Jahren bekannt und es gibt gute Erfahrungen im Ausland mit einem gesonderten Signalbild „Gelb“ oder „Grünblinken“. Wir schlagen deshalb die Einfügung einer Ziffer 5. vor:

- **„Abweichend von Ziffer 5 können die Bundesländer auch die Farbfolgen „Grün-Gelb-Rot-Grün“ oder „Grün-Grünblinken-Rot-Grün“ zulassen.“**

StVO § 39 Verkehrszeichen (7)

Es ist nicht nachzuvollziehen, weshalb die Bildunterschrift unter dem Symbol „Radfahrer“ in „Radverkehr“ verändert, die zum Symbol „Fußgänger“ dagegen beibehalten werden soll. Dies ist insofern eine falsche Aussage, weil sich insbesondere der sogenannte „Fußverkehr“ nicht ausschließlich aus Fußgängern zusammensetzt, sondern aus überaus unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern, deren Liste gerade auch durch die vorliegenden Änderungen noch ergänzt werden soll. Selbst der erweiterte Begriff „Fußgängerverkehr“ ist unzutreffend, mit Ausnahme von Schiebe- und Greifreifenrollstühle handelt es sich aber bei allen um Fußverkehr.

- **Deshalb muss der Begriff „Fußgänger“ in „Fußverkehr“ verändert werden und eigentlich auch „Gehweg“ in „Fußweg“.**

StVO § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (9)

In zweiten Satz sind müssen der Logik nach hinter der Aufzählung der möglichen Anordnung ohne eine vorliegende Gefahrenlage nach den Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1 d auch „sowie Verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325.1/325.2“ eingefügt werden.

StVO Anlagen

Die Einführung der Anlagen 1 bis 4 wird als übersichtliches Element der StVO begrüßt, muss dann aber auch weitgehend vollständig die mit dem Zeichen verbundenen Regelungen beinhalten, um die Vorschriften für die Zielgruppe übersichtlich und verständlich zu gestalten.

- **Es wird dringend empfohlen, alle Erläuterungen insbesondere hinsichtlich der Verhaltensregeln gegenüber dem Fußverkehr sowie die Rechte und Pflichten der Verkehrsteilnehmer im Fußverkehr zu überprüfen und zu vervollständigen.**

StVO Anlage 1, Zeichen 101 Gefahrstelle, lfd. Nr. 1

Eine Gefahr sollte stets so konkret wie möglich bezeichnet werden.

- **Deshalb wird empfohlen, die Formulierung zu verändern:
„Ein Zusatzschild sollte die Gefahr näher bezeichnen.“**

StVO Anlage 2, Zeichen 208 Vorrang des Gegenverkehrs, lfd. Nr. 4

Anstatt „Gegenverkehr“ sollte „entgegenkommenden Fahrzeugverkehr“ geschrieben werden. Falls wider Erwarten auch der entgegenkommende Fußverkehr gemeint sein sollte, muss das entsprechend formuliert werden.

StVO Anlage 2, Zeichen 215 Kreisverkehr, lfd. Nr. 8

Auch hier sollten die Regelungen für die Verkehrsteilnehmer vollständig aufgeführt werden. Bei Beobachtungen an kleinen Kreisverkehren in Städten ist auffällig, wie viele der Verkehrsteilnehmer die Vorrangregeln nicht kennen. In dieser Rubrik müsste also stehen: „4. An Kreisverkehren ohne Fußgängerüberwege haben die Kraftfahrzeuge vor dem Einfahren in den Kreisverkehr Vorrang und die Fußgänger gegenüber den aus dem Kreisverkehr ausfahrenden Kraftfahrzeugen.“ Mit der Einführung des „Merkblattes für die Anlage von Kreisverkehren (2006)“ wird die Anlage von Fußgängerüberwegen mit Zeichen 293 empfohlen, „um eine eindeutige und allgemein verständliche Regelung des Vorrangs zu erzielen.“

- **Deshalb wird dringend empfohlen, eine generell geltende Regelung zu treffen, z.B.:**
 „4. Auch an Kreisverkehren, an denen **bisher noch keine Fußgängerüberwege eingerichtet wurden, haben als Übergangsregelung zu Fuß Gehende und Rad Fahrende stets Vorrang.**“

StVO Anlage 2, Zeichen 224 Haltestelle, lfd. Nr. 14

In der Regel ist an Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel nicht das Parken, sondern das Halten ein Problem.

- **Wir empfehlen deshalb, die Erläuterung zu ergänzen:**
 „Wer ein Fahrzeug führt, darf **im Bereich bis zu 15 m vor und hinter dem Zeichen generell nicht parken und nicht halten, wenn dadurch der Betriebsablauf und das Ein- und Aussteigen an der Haltestelle gestört werden könnte.**“

StVO Anlage 2, Zeichen 239 Gehweg, lfd. Nr. 18

Es ist uns unerklärlich, welchen Sinn ein "Sonderweg" für Fußgänger haben soll, auf dem durch ein Zusatzschild dann wiederum sämtlicher Fahrzeugverkehr zugelassen werden kann. Diese gemeinsame Nutzung einer Straße, eines Weges oder einer Fläche wurde in die StVO mit Zeichen 325.1 / 325.2 verkehrsberuhigter Bereich eingeführt. An dieser Stelle gibt es für alle Verkehrsteilnehmer genauere Verhaltensanweisungen. Es widerspricht der Systematik der StVO, dass zwei Verkehrszeichen sich auf die gleiche Situation beziehen. Wir schlagen vor, diese doppelte Ausführung aufzuheben und die Zulassung auf den Radverkehr einzuschränken.

- **Wir bitten dringend, den dritten Satz in Ziffer 2. folgendermaßen zu verändern:**
 „Ist durch ein Zusatzzeichen die Benutzung eines Gehweges für den Radverkehr zu gelassen, muss dieser auf den Fußverkehr Rücksicht nehmen **und seine Geschwindigkeit dem Fußverkehr anpassen.** Der Fußverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig muss der Radverkehr warten (**Fußverkehrsvorrang**).“

StVO Anlage 2, Zeichen 241 Getrennter Rad- und Gehweg, lfd. Nr. 20

Der Verweis unter Ziffer 4. zur Regelung zu Zeichen 239 für den Gehweg ist an dieser Stelle unsinnig, da der Gehweg eines getrennten Geh- und Radweges grundsätzlich nicht für andere Verkehrsteilnehmer zugelassen ist.

StVO Anlage 2, Zeichen 242.1 / 242.2 Fußgängerzone, lfd. Nr. 21

Hier trifft die gleiche Aussage zu, wie zu Zeichen 239 Gehweg ausgeführt.

- **Wir bitten dringend, den Satz 2. folgendermaßen zu verändern:**
„Ist durch ein Zusatzzeichen die Benutzung eine Fußgängerzone für den Radverkehr zu gelassen, muss dieser auf den Fußverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig muss der Radverkehr warten (Fußverkehrsvorrang).“

Durch die allgemeine Zulassung des motorisierten Verkehrs würde ein verkehrsberuhigter Bereich nach Zeichen 325.1 / 325.2 entstehen. Deshalb muss in einer Fußgängerzone der durch Zusatzzeichen zuzulassende Kraftfahrzeugverkehr genau definiert werden und sollte auch in der Geschwindigkeitsaussage dem verkehrsberuhigten Bereich angepasst werden.

- **Wir schlagen folgenden Satz 3. vor:**
Ist durch Zusatzzeichen die zeitlich eingeschränkte Benutzung einer Fußgängerzone für den motorisierten Lieferverkehr zugelassen, müssen die Fahrzeuge mit Schrittgeschwindigkeit fahren.

StVO Anlage 2, Zeichen 244.1 / 244.2, Fahrradstraße lfd. Nr. 23

Der Ausschluss jeglichen „anderen Verkehrs“ durch Satz 1. kann nicht gewollt sein oder ist es vorgesehen, mit einer erheblichen Anzahl von Zusatzschildern den Fußverkehr und z.B. Inline-Skater gesondert zuzulassen? Insbesondere außerorts gibt es häufig gar keine Alternative zur Mitbenutzung von Fahrradstraßen durch den Fußverkehr.

- **Wir empfehlen deshalb folgende Änderungen:**
„1. Auf Fahrradstraßen hat der Radverkehr generell Vorrang. Der Fußverkehr, Schiebe- und Greifreifenrollstühle, Rodelschlitten, Kinderwagen, Roller, Inline-Skates, Rollschuhe und ähnliche nicht motorbetriebene Fortbewegungsmittel nach § 24 dürfen den Radverkehr weder gefährden noch behindern und müssen wenn nötig ausweichen.“

StVO Anlage 2, Zeichen 245 Bussonderstreifen, lfd. Nr. 25

Auch für Bussonderspuren muss die Halterege lung eindeutiger formuliert werden.

- **Wir empfehlen deshalb, die Erläuterung zu ergänzen:**
„Taxen, die nicht im Liniendienst eingesetzt werden, dürfen an Bushaltestellen (Zeichen 224) zum sofortigen Ein- und Aussteigen von Fahrgästen nur halten, wenn dadurch der Betriebsablauf und das Ein- und Aussteigen der Busfahrgäste an der Haltestelle nicht gestört werden könnte.“

StVO Anlage 2, Zeichen 250 Verbot für Fahrzeuge aller Art, lfd. Nr. 28

Die vorgesehene ersatzlose Streichung der Erlaubnisregelung für das Kinderspiel ist nicht einsichtig. Welches Gefährdungspotenzial soll von Spiel und Sport in einer Straße ausgehen, in der jeglicher Fahrverkehr unzulässig ist?

- **Es ist zu überdenken, ob auf das Zusatzschild „Kinderspiel“ verzichtet werden kann und stattdessen in der Erläuterung ergänzt werden kann:**
„3. Spielen und Sport sind erlaubt.“

StVO Anlage 2, Zeichen 270.1 Umweltzone, Lfd. Nr. 44

Hier steht, dass der Kfz-Verkehr allgemein in der Umweltzone verboten sei, was aber nicht der Fall ist.

- **In Satz 1 würde ein Hinweis auf das Zusatzzeichen in Tabellenzeile lfd. Nr. 46 Irritationen vermeiden.**

StVO Anlage 2, Zeichen 274.1/274.2 Tempo 30-Zone, lfd. Nr. 50/51

Die Bezeichnung „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ sollte grundsätzlich mit einem großen „V“ geschrieben werden. Nur damit ist klarzustellen, dass damit nicht ein verkehrsberuhigt gestalteter Raum gemeint ist, sondern es sich um den Bestandteil eines feststehenden Fachbegriffes und einer gesetzlichen Reglementierung handelt.

StVO Anlage 2, Zeichen 293 Fußgängerüberweg, lfd. Nr. 66

Im Gegensatz zu den allgemeinen Ausführungen in der Begründung zur Novelle wurden an dieser Stelle die verkehrszeichenbezogenen Ge- und Verbote nicht komplett aus dem Texte in §26 Fußgängerüberwege übernommen. Die weiteren Regelungen sind hier einzufügen.

StVO Anlage 2, Zeichen 294 Haltelinie, lfd. Nr. 67

Die Haltelinie war bisher auch zum Schutz der die Fahrbahn querenden Fußgänger gedacht. Die Regelung eines zweiten Halts an der Sichtlinie beinhaltet die Gefahr, das Halten an der Haltelinie nur noch formal zur Einhaltung der Bestimmungen durchzuführen, während das reguläre Aufstellen der Fahrzeuge an der Sichtlinie erfolgt. Durch ein Verstellen des Überganges wird der Fußverkehr beim Queren an der für sie nach §25 (3) vorgeschriebenen Stelle behindert oder gefährdet. Hier muss es eine eindeutige Lückenregelung für den Fußverkehr geben. Wir schlagen vor:

- **Für den abbiegenden Kraftfahrzeugverkehr hat der die Fahrbahn querende Fußverkehr Vorrang und darf nicht behindert werden. Beim Aufstellen der Fahrzeuge müssen stets für den querenden Fuß- und Radverkehr Lücken gelassen werden.**

StVO Anlage 3, Zusatzschild zu Zeichen 306 Vorfahrtstraße, lfd. Nr. 2.1

An Knotenpunkten mit Fußverkehr stellen abknickende Vorfahrtsregelungen eine besondere Gefährdung beim Queren der Straße dar. Dies gilt auch für die nachrangigen Fahrbahnen, da nicht abbiegende Fahrzeugführer häufig schnell fahren.

- **Deshalb sollte in der Verwaltungsvorschrift VwV zu diesem Zeichen verankert werden, dass die Übergänge der nachrangigen Fahrbahnen für den Fußverkehr besonders zu sichern sind, z.B. durch Gehwegüberfahrten.**

StVO Anlage 3, Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich, lfd. Nr. 12/13

Die Bezeichnung „verkehrsberuhigter Bereich“ sollte grundsätzlich mit einem großen „V“ geschrieben werden. Nur damit ist klarzustellen, dass damit nicht ein verkehrsberuhigt gestalteter Raum gemeint ist, sondern es sich um den Bestandteil eines feststehenden Fachbegriffes und einer gesetzlichen Reglementierung handelt. Darüber hinaus sollte die Erläuterung eindeutiger sein.

- **Folgende Ergänzung wird empfohlen:**
„6. Bei der Ausfahrt aus einem verkehrsberuhigten Bereich hat der querende Fußverkehr grundsätzlich Vorrang.
7. Spiele und andere sportliche Betätigungen sind überall erlaubt, soweit dadurch die anderen Verkehrsteilnehmer nicht unzumutbar belästigt oder gar gefährdet werden.“

Es besteht Handlungsbedarf zur Anpassung und Korrektur der Verwaltungsvorschriften VwV zu Zeichen 325.1 / 325.2.

- **Anstatt der zum 1.9.2009 eingeführten Neufassung sollte wieder die vorausgegangene Fassung der VwV-StVO zu Zeichen 325 zur Rechtskraft gelangen.**

Die Fassung der Schilderwald-Novelle hat zwei Defizite:

1. Die Vorgabe der Einsatzbedingung "nur ... Straßen oder Bereiche mit sehr geringem Verkehr" widerspricht dem Stand der Technik, festgelegt in den RAS 06 der FGSV, und dem Stand der Wissenschaft zur Verträglichkeit von fußverkehrsorientierten Straßenraumkonzepten mit hohen Kfz-Mengen, dokumentiert durch die "Hinweise für Straßenräume mit hohem Überquerungsbedarf" Ausgabe 2011 sowie verschiedenen Praxisbeispielen. Den "Hinweisen" zufolge sind je nach bei Einsatz eines mittleren Schutzraums bis 18.000 Kfz/ Tag mit Lösungen für hohen linearen Querungsbedarf des Fußverkehrs vereinbar. Ohne einen solchen Schutzraum kann immerhin gut die Hälfte dieser Kfz-Menge abgewickelt werden. Überdies gibt es auch keinen Grund, den Einsatz auf Situationen mit "sehr geringem" Fußverkehrsaufkommen zu begrenzen (der von den VwV benutzte Begriff "Verkehr" schließt auch jenen ein).
2. Der Wegfall der Klarstellung, dass Teilflächen von der Befahrbarkeit durch Kraftfahrzeuge sowie Fahrräder ausgenommen werden können (z.B. durch bauliche Maßnahmen), führt zu Irritationen bei den Planungs-, Straßenverkehrs- und Baubehörden. Der entsprechende Hinweis der alten Fassung war für die Planungspraxis in den Kommunen sehr hilfreich.

StVO Anlage 3, Zeichen 350 Fußgängerüberweg, lfd. Nr. 24

- **Es ist unsystematisch und nicht verständlich, warum ausgerechnet bei diesem Zeichen die Verhaltensregeln in § 26 belassen und nicht wie an anderer Stelle üblich in der Verkehrszeichen-Tabelle als Erläuterungen aufgenommen werden.**