



Tilman Bracher, Sebastian Bührmann, Stefanie Hanke, Martina Hertel, Thomas Weber

Grundlegender Änderungsbedarf im Straßen- und Straßenverkehrsrecht

Anforderungen des Radverkehrs und Änderungsvorschläge

Tilman Bracher, Sebastian Bührmann, Stefanie Hanke,
Martina Hertel, Thomas Weber

Grundlegender Änderungs- bedarf im Straßen- und Straßenverkehrsrecht

Anforderungen des Radverkehrs und Änderungsvorschläge

Impressum

Autoren:

Tilman Bracher
Sebastian Bührmann
Stefanie Hanke
Martina Hertel
Thomas Weber

Redaktion:

Patrick Diekelmann

Textverarbeitung:

Simone Harms

DTP:

Christina Bloedorn

Gestaltungskonzept Umschlag:

3pc GmbH Neue Kommunikation

Bildnachweise:

Fotos Vorderseite, v. l. n. r.: © Wolf-Christian Strauss, Busso Grabow (Difu)
Fotos Rückseite, v. l. n. r.: © Busso Grabow, Wolf-Christian Strauss (Difu)

Herausgeber:

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH
Zimmerstraße 13–15 10969 Berlin
Telefon: +49 30 39001-0 Fax: +49 30 39001-100
E-Mail: difu@difu.de Internet: <http://www.difu.de>

Berlin, Oktober 2018

Hintergrund

Die Kommunen sehen dringenden Änderungsbedarf im Bereich des Straßenverkehrsrechts und Straßenrechts. Der derzeitige Rechtsrahmen enthält erhebliche Hemmnisse für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie insbesondere für einen sicheren und komfortablen Radverkehr. Diese Sicht wird häufig von Vertretern aus Kommunen vertreten und an das Difu im Rahmen der Netzwerkarbeit und bei Fortbildungsveranstaltungen (beispielsweise der Fahrradakademie) herangetragen.

Das straßenverkehrsrechtliche Gebot der Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung („Leichtigkeit“) des Verkehrs wird weiterhin einseitig zugunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) verstanden. Das spiegelt sich sowohl in dem Straßenverkehrsrecht selbst wider als auch in der Auslegung durch die Praxis und die Gerichte. So verhindert z.B. eine strenge Auslegung des § 45 Abs. 9 StVO oft den Erlass von verkehrsbeschränkenden Anordnungen und damit eine weitergehende Förderung des Radverkehrs. Auch die Erweiterung der Zielsetzungen in der VwV-StVO „Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer vor Flüssigkeit des Verkehrs“ führt meist nicht zur Abkehr von der planerischen Vorrangigkeit der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Bestehende Ansätze der StVO zur stärkeren Förderung des Radverkehrs greifen häufig nicht. Defizite bestehen dabei in der Umsetzung der Vorschriften. Darauf muss gesetzlich reagiert werden.

Es ist sehr begrüßenswert, dass die Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag eine Überprüfung der Straßenverkehrsordnung mit dem Ziel der Radverkehrsförderung und gegebenenfalls eine fahradgerechte Fortschreibung einschließlich einer Innovationsklausel für örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte aufgenommen hat.

Vor diesem Hintergrund soll diese Difu-Veröffentlichung (in der aktualisierten Fassung vom 9.10.2018) als Input und Diskussionsbeitrag dienen. Sie konzentriert sich auf den Radverkehr. Zwar besteht auch Änderungsbedarf des Straßenverkehrsrechts und Straßenrechts hinsichtlich des ÖPNV und Fußverkehrs, dies kann an dieser Stelle jedoch nicht vertieft werden.

Grundlegender Änderungsbedarf und Auswirkung auf den Radverkehr

Es ist eine grundlegende Diskussion über das Straßenverkehrsrecht (StVG, StVO und Bußgeldkatalog) und das Straßenrecht (Bundesfernstraßengesetz und Landesstraßengesetze) nötig:

- Das Straßenverkehrsrecht als Gefahrenabwehrrecht (Sicherheit und Ordnung von Verkehr) wird den aktuellen Erfordernissen einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie des Umwelt- und Gesundheitsschutzes nicht gerecht. Heute geht es nicht mehr schlicht darum, möglichst unfallfreien Verkehr zu ermöglichen. Die Verkehrsbenutzung ist nicht nur in Hinblick auf die Unfallfreiheit zu steuern, sondern auch in Hinblick auf Gesundheits- und Klimaschutz, eine nachhaltige Stadtentwicklung inkl. guter Aufenthaltsqualität. Den zentralen Beitrag dazu können nur der Umweltverbund und insbesondere der Radverkehr leisten. Die genannten Ziele müssen in Zukunft gleichrangig neben dem Ziel der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs verankert werden. Die Verfolgung mehrerer gleichrangiger Ziele innerhalb eines Gesetzes ist unserer Rechtsordnung nicht fremd; man denke z.B. nur an das öffentli-

Umfassender Anpassungsbedarf für die StVG i.V.m. StVO, VwV-StVO

che Baurecht. Kommt es zu einem Zielkonflikt, ist durch Abwägung im Einzelfall zu entscheiden. Zudem könnte z.B. im Sinne einer Harmonisierung der Sicherheitsgedanke des Straßenverkehrsrechts, bei dem es bekanntermaßen auch um die Abwehr von Gefahren für die körperliche Unversehrtheit geht, auf Gesundheitsgefahren durch Lärm, Stickoxide, Feinstaub etc. ausgeweitet werden. Dazu müsste das Straßenverkehrsrecht dahingehend erweitert werden, dass die abzuwehrenden Gesundheitsgefahren für den Menschen auch von dem MIV in seiner Gesamtheit ausgehen können und nicht nur einzelfallbezogen. Im Sinne einer Gleichrangigkeit der Ziele Sicherheit und Ordnung, Gesundheits-, Klima- und Umweltschutz muss diesen Zielen auch eine hinreichende Zahl von Instrumenten wie Tempo 30, Ausschluss von Kfz-Verkehr, Begegnungszonen etc. zugeordnet und gesetzlich verankert werden.

- An vielen Stellen der StVO, aber auch bei deren Auslegung durch die Gerichte zeigt sich zudem, dass sie im Geiste der „autogerechten Stadt“ entstanden ist. Um die Sicherheit zu gewährleisten, werden sehr oft nicht diejenigen Verkehrsmittel beschränkt, von denen aufgrund ihrer Masse und Geschwindigkeit die meisten Gefahren ausgehen, i.e. Personen- und insbesondere Lastkraftwagen, sondern diejenigen, die den Gefährdungen ausgesetzt sind, i.e. Fahrradfahrer und Fußgänger. Zudem sind auch die Leichtigkeit des Verkehrs (§§ 5b u. 6 Abs. 1 Nr. 3g StVG, §§ 41, 42 StVO) und der fließende Verkehr (§ 45 Abs. 9 StVO) Schutzziele der StVO. Gemeint sind damit der ungehinderte Verkehrsfluss und damit mehr als die bloße Sicherheit des Verkehrs. Dieses Schutzziel kommt als faktischer Reflex in erster Linie den Verkehrsteilnehmern in von ihrer Natur aus besonders schweren, unflexiblen und schnellen Fahrzeugen zugute. Für diese Fortbewegungsmittel werden Vorrechte und Räume vorgesehen, zulasten der an sich schon „leichteren“ (beweglicheren) Fortbewegungsmittel wie Fahrrad und Fuß. Eine Kombination aus Gesetzeszweck und Faktischem führt hier zu einer Privilegierung des MIV. Daran zeigt sich, dass das Straßenverkehrsrecht schon heute nicht nur reines Gefahrenabwehrrecht ist und auch nicht so strikt verkehrsartenneutral ist wie häufig behauptet.

Verkehrsartenneutrale
StVO
- Eine Vielzahl von Ausnahmeregelungen und Sondertatbeständen macht die StVO zunehmend unübersichtlicher. Daher wären auch eine Neustrukturierung und Vereinfachung wünschenswert, um sie verständlicher und praktikabler zu machen, aber auch um diesen Regelungen das ihnen zustehende Gewicht zu verleihen. Heute finden sich etwa die von der StVO als verkehrsbeschränkend bezeichneten Anordnungsmöglichkeiten vorrangig in § 45 StVO. Der Umfang und die Überfrachtung dieser stetig wachsenden Norm machen deutlich, dass ein immer größerer Bedarf an diesen Anordnungsmöglichkeiten besteht. Nur müsste diesen ein höherer Stellenwert als heute eingeräumt werden, etwa indem § 45 in mehrere Einzelnormen überführt wird. Zudem sollten diese Normen nicht als „verkehrsbeschränkend“, sondern – ihrem Wesen entsprechend – als „verkehrssteuernd“ bezeichnet werden.

Neustrukturierung der
StVO und Klarstellung
der verkehrssteuernden
Wirkung
- Ob die Ziele und Regelungen des Gesundheits- und Umweltschutzes und damit einhergehend ein „neuer Geist“ in dem derzeitigen Straßenverkehrsrecht niedergelegt werden sollte oder ob es eines gänzlich neuen Gesetzes bedarf, ist eine Abwägungsfrage des Gesetzgebers. Ein neues „Verkehrssteuergesetz“ (man könnte es Mobilitätsgesetz nennen), das alle Steuerungsmöglichkeiten für einen umwelt- und menschengerechten Verkehr vereint und das Kfz entprivilegiert, würde der Materie besondere Aufmerksamkeit zuteilwerden lassen. Darin könnten die Gemeinden auch verpflichtet werden, örtliche Verkehrspläne festzusetzen, wenn sie Verkehrszeichen anordnen wollen, um städtebauliche

Mobilitätsgesetz

und Umweltziele zu verfolgen (vgl. Debatte zu Sustainable Urban Mobility Plans). Dadurch könnte ein konsistentes Vorgehen gewährleistet werden.

- Auch die Straßengesetze der Länder und des Bundes sind in dem vorgenannten Sinn nicht mehr zeitgemäß. Auch sie schützen die Leichtigkeit des Verkehrs und sind im Geiste der autogerechten Stadt und des Infrastrukturaufbaus zur Ermöglichung von Verkehr entstanden, ohne den Verkehr im Sinne einer menschen- und umweltschonenden Weise zu steuern. In diesem Sinne ist das Fahren und Parken von Kfz im öffentlichen Raum derzeit uneingeschränkt Gemeingebrauch mit einem dementsprechenden Flächenverbrauch, Verlust an Aufenthaltsqualität und Gesundheitsrisiken. Dagegen zählt eine anderweitige Nutzung öffentlicher Flächen zur Vitalisierung des Straßenraums und Verbesserung der Aufenthaltsqualität, wie etwa die Durchführung von Veranstaltungen und das Aufstellen von Pflanzen, Tischen, Bänken, Stühlen, Kunstwerken u.v.m. nicht zum Gemeingebrauch. Hier besteht ebenso wie im Straßenverkehrsrecht Änderungsbedarf, der allerdings nicht in die Gesetzgebungskompetenz des Bundes fällt. Das Thema sollte in der Verkehrsministerkonferenz und im Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrsordnung/Ordnungswidrigkeiten (BLFA-StVO/OWi) behandelt werden. Modernisierungsbedarf
LandesStrG
- Im Bereich des Radverkehrs wird immer wieder angeregt, Beispiele die sich im Ausland in der Praxis zu bewähren scheinen, auf die deutschen Verhältnisse zu übertragen. Auch deshalb besteht insbesondere in den Kommunen großer Bedarf, Innovationen im Straßenverkehrsrecht durch Verkehrsversuche zu erproben. Wesentliches Merkmal von Verkehrsversuchen ist, dass sie über die geltenden rechtlichen Vorgaben hinausgehen. Wurde eine Maßnahme erfolgreich erprobt, sollte sie in Zukunft schneller als heute in das geltende Straßenverkehrsrecht und die Regelwerke überführt werden. Ansonsten wäre ihr Sinn zu hinterfragen. Dazu könnte es hilfreich sein, eine Frist vorzugeben, innerhalb derer vom Gesetzgeber zu prüfen ist, ob aufgrund eines erfolgreichen Verkehrsversuchs Gesetzesänderungen vorzunehmen sind. Dies würde auch der Wirtschaftlichkeit von Gesetzesänderungen entgegenkommen. Einsatz von Pilotprojekten und Verkehrsversuchen
- Das BMVI sollte regelmäßig Vertreter aus Kommunen, der FGSV und weiterer Institutionen sowie Akteure (z.B. Verbände) zu einem Austausch über den Anpassungsbedarf des Straßenverkehrsrechts zur Radverkehrsförderung einladen. Die Erfahrungen aus der Praxis könnten so besser berücksichtigt werden. Erfahrungsaustausch
- Einige Länder (Bayern, Niedersachsen) melden Fortbildungsbedarf hinsichtlich des Rechtsrahmens der StVO und anderer Regelwerke (Straßenrecht, Baurecht). Auf der Sitzung des BL-AK Radverkehr im April 2018 wurde neuerlicher Bedarf an „StVO-Seminaren“ der Fahrradakademie in den Bundesländern thematisiert. Fortbildungsbedarf
- Der Bund sollte Ressourcen für die Arbeit von FGSV-Arbeitskreisen zum Themenbereich Fuß- und Radverkehr zur Verfügung stellen, um den dort ehrenamtlich tätigen Mitgliedern mehr Spielraum für die zügige Weiterentwicklung der Regelwerke und die Gestaltung des Straßenverkehrsrechts zu geben. Ressourcen für Arbeit der FGSV

Änderungsbedarf Radverkehr (Rechtsrahmen und Vollzug)

Tempo 30 (StVO)

- Die Sicherheit von Fuß- und Radverkehr kann durch eine Reduktion der Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs erheblich gesteigert werden. Den Kommunen sollte die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie die flächenhafte Einführung von Tempo 30(-Zonen) weitergehend als bisher ermöglicht werden. Insbesondere sind die Spielräume für die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen bei weitem nicht ausreichend.

Stellplatzpolitik (Straßengesetze, StVO, Bußgeldkatalog)

- Der Stellplatzpolitik kommt eine wesentliche Rolle in einer sicheren und komfortablen Gestaltung des Radverkehrs zu. Ein wesentlicher Sicherheitsfaktor ist es, Sichtbeziehungen vom ruhenden Verkehr freizuhalten (z.B. an Knotenpunkten, Einmündungen). Ein weiteres Problem ist das häufige Zuparken von Radverkehrsführungen auf der Straße (Radfahrstreifen, Schutzstreifen), das Radfahrende zwingt, in den fließenden Verkehr auszuweichen. Zudem erfordert die Anlage sicherer und ausreichend breiter Radverkehrsanlagen häufig die Reduzierung von Stellplätzen, um überhaupt ausreichend Flächen für den Fuß- und Radverkehr zur Verfügung stellen zu können. Daher sind auch Bestrebungen zu fördern, die Privilegierung des Parkens im öffentlichen Raum abzuschaffen. Eine Reihe von Maßnahmen zur Stellplatzpolitik sollte hier in Betracht gezogen werden.
- Wirksame Sanktionierung des Falschparkens ermöglichen: Anhebung der Verwarnungs- und Bußgelder mindestens auf das Niveau des Schwarzfahrens im ÖPNV, Bußgelder bei mehrfacher Verwarnung als Falschparker innerhalb eines Quartals. Damit wären auch mehr finanzielle Ressourcen verfügbar, die mittelbar auch zur Finanzierung des Personals in der Parkraumüberwachung eingesetzt werden können.
- Veränderte Regelung des Gemeingebrauchs: Beschränkung des Parkens im öffentlichen Raum auf entsprechend ausgewiesene Flächen (analog zum verkehrsberuhigten Bereich).
- Die sichere Führung des Radverkehrs soll Vorrang vor der Einrichtung/Ausweisung von Kfz-Stellplätzen haben.
- Sichtdreiecke an Knotenpunkten und Einmündungen sollten nicht erst ab Schnittpunkt der Straßenrandlinie mit 5 m freigehalten werden (StVO § 12 Abs. 3 N. 1), sondern mindestens 5 m hinter der Radfahrspur sollten freigehalten werden. Dies kann verstärkt auch durch Sperrlinien oder absolutes Halteverbot verdeutlicht werden.
- Die bestehenden Unsicherheiten bezüglich des Rechtsrahmens für das Abstellen von Leihfahrrädern im öffentlichen Raum sind zu beseitigen. Diese Sachverhalte sind Sondernutzung im Sinne des Straßenrechts und als solche durch die Städte zu regulieren – je nach den jeweiligen Wirkungen im Sinne einer Beschränkung oder auch Begünstigung.

Fahrradstraßen (StVO, Regelwerke)

- Fahrradstraßen sind oftmals als solche nicht gut zu identifizieren, da die Gestaltung keine Hinweise auf den Vorrang des Fahrradverkehrs gibt. Hier sollten die StVO/VwV und die Regelwerke stärkere Lenkungs Vorgaben machen (z.B. Markierungen, Vorfahrtsregelung, Ausgestaltung). (Hinweis: Zurzeit erarbeiten die Uni Wuppertal und das Difu im Rahmen eines NRVP-Projektes Gestaltungshinweise für Fahrradstraßen.)
- Überwachung und wirksame Sanktionierung von Übertretungen der (in Fahrradstraßen verbreiteten) Regelung „Anlieger frei“.

Im Sinne einer Angebotsplanung sollte es mehr Spielraum geben, Fahrradstraßen auszuweisen. In der VwV-StVO sollte folgender Satz zu Zeichen 244.1 und 244.2 gestrichen werden:

„Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße
I. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“

In den Kommunen besteht der Bedarf, Fahrradstraßen als Netzelemente für den Radverkehr im Sinne einer Angebotsplanung auszuweisen. Damit entfällt für die Straßenverkehrsbehörde der Prüfauftrag, ob der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Dieser Änderungswunsch wurde von vielen Kommunen an das Difu herangetragen.

- Erleichterung von bevorrechtigten Fahrradstraßen auch in Tempo-30-Zonen ohne „Schilderwald“.
- Erleichterung wirksamer Durchfahrtbeschränkungen für den MIV mittels baulicher Maßnahmen (z.B. Diagonalsperren, Quersperren).
- Die flächenhafte Anordnung von Fahrradstraßen sollte ermöglicht werden, beispielsweise durch Ergänzung der StVO durch ein Vz. „Fahrradzone“ analog zur Tempo-30-Zonen-Regelung.

„Begegnungszone“ (StVO)

- Die in anderen europäischen Ländern sehr erfolgreich eingeführte „Begegnungszone“ mit ihrer Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer und dem angepassten Geschwindigkeitsniveau fehlt in der deutschen StVO und sollte eingeführt werden, um Straßen, die von vielen Fußgängern gequert und von Fahrzeugen langsam befahren werden, plausibel kennzeichnen zu können. Die Ausweisungen zum „verkehrsberuhigten Bereich“ bzw. „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ nach StVO haben andere Voraussetzungen und Einsatzräume.

Geschützte Radfahrstreifen/Einbauten (StVO)

- Zulässigkeit von Einbauten auf der Fahrbahn zur Trennung von Radverkehrsführungen, zum Schutz des Verkehrsraums für den Radverkehr gegenüber dem übrigen Fahrzeugverkehr klarstellen, da diesbezüglich zum Teil Unsicherheiten in den Kommunen bestehen (geschützte Radfahrstreifen/Protected Bike Lanes; selektive Durchfahrtbeschränkungen).

Fahrbahnbenutzung/Benutzungspflicht (StVO)

- Viele Kommunen wünschen die Einführung eines Verkehrszeichens für „Allgemeine Radwege“ ohne Benutzungspflicht (z.B. blaues eckiges oder grünes Radwegeschild). So könnten Wege, bei denen sonst unklar wäre, ob Radverkehr erlaubt ist, weiterhin mit einem Verkehrszeichen gekennzeichnet werden.
- Schaffung einer Möglichkeit, auch nicht benutzungspflichtige gemeinsame Geh-/Radwege durch ein Verkehrszeichen auszuweisen, auf denen Radfahrende keine Schrittgeschwindigkeit fahren müssen. Eine Kennzeichnung auf dem Weg durch die Piktogramm-Kombination aus den Sinnbildern Fußgänger (oben) und Radfahrer (unten) mit einem trennenden Querstrich dazwischen reicht nicht immer aus, um die Sichtbarkeit zu gewährleisten.
- Die Anordnung der Benutzungspflicht neben Straßenbahngleisen sollte erleichtert werden, um den Radverkehr aus gefährlichen Gleisbereichen fernzuhalten.

Rechtsfahrgebot (StVO)

- Durch die in der aktuellen StVO aufgeführte spezielle Erwähnung des Rechtsfahrgebots für Fahrräder besteht eine über das allgemeine Rechtsfahrgebot hinausgehende diskriminierende Regelung zu Lasten des Radverkehrs. Das allgemeine Rechtsfahrgebot ist ausreichend. Die Regelung sollte gestrichen werden (§ 2 Abs. 4 Satz 1: Mit Fahrrädern muss einzeln hintereinander gefahren werden; nebeneinander darf nur gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird. [Begründung: allgemeines Rechtsfahrgebot])

Rechtsabbiegen bei Rot (StVO)

- Der Radverkehr sollte die Erlaubnis zum Rechtsabbiegen bei Rot an geeigneten Kreuzungen bekommen (vgl. positive Erfahrungen aus der Schweiz, Frankreich). Gegenüber allen kreuzenden Fahrzeugen, einbiegenden Radfahrern und querenden Fußgängern wäre eine Wartepflicht zu begründen. Aktuelle Forschung und Studien aus dem deutschen Kontext sind auszuwerten, um eine entsprechende Regelung auszugestalten.

Rechtsabbiegespur mit Radverkehr geradeaus (StVO)

- Aus Kommunen wurde der Wunsch geäußert, geradeaus fahrenden Radverkehr und rechts abbiegenden Kfz-Verkehr in einer Spur zu führen, wobei dies deutlich mit Piktogrammen und Pfeilen zu markieren wäre (funktionierende Beispiele: Leipzig, Kopenhagen).

Linksabbiegen bei benutzungspflichtigen Radfahrstreifen und Radwegen (StVO)

- Klarstellung, dass auch bei benutzungspflichtigen Radfahrstreifen und Radwegen der Radfahrende sich StVO-konform nach links einordnen und direkt links abbiegen darf. Die Lichtsignalanlagen (Räumzeiten) wären entsprechend anzupassen.

Radverkehr in Einbahnstraßen und durchlässigen Sackgassen (StVO)

- Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr im Nebenstraßennetz sollte obligatorisch gemacht und ggf. durch ergänzende Maßnahmen unterstützt werden, wenn keine stichhaltigen Gründe vorliegen, die dagegen sprechen.
- Die Beschilderung von für den Fuß- und Radverkehr durchlässigen Sackgassen mit dem Zeichen 357-50 mit entsprechenden Symbolen sollte obligatorisch gemacht werden.

Innerörtliche kleine Kreisverkehre (StVO)

- Es sollte klargestellt werden, dass für Radfahrende bei kleinen Kreisverkehren ein Benutzungsrecht der gesamten Fahrbahn besteht, um das gefährliche Überholen durch Kfz im Kreisverkehr zu vermeiden.

Shared Bike Lanes/Piktogrammspuren/Markierungen (StVO)

- Auch wenn die Rechtsgrundlagen dafür bereits vorhanden sind, stehen die Kommunen bei örtlich innovativen Maßnahmen immer wieder ablehnenden Straßenverkehrsbehörden gegenüber. Deshalb besteht Bedarf, die Handlungsspielräume amtlich zu erläutern: Den Kommunen soll erstens mehr Flexibilität bei der Anwendung von Piktogrammen zur Verdeutlichung von Radverkehr auf der Fahrbahn gegeben werden (Shared Bike Lanes und Ähnliches), wo andere Führungsformen nicht möglich sind. Da hierzu keine eindeutigen Aussagen in der StVO und der VwV-StVO enthalten sind, werden in einigen Kommunen entsprechende Markierungen durch die Straßenverkehrsbehörden abgelehnt. Es sollte zweitens klargestellt werden, dass Rotmarkierungen an Konfliktstellen anordnungsfähig sind, bzw. eine ausdrückliche Festlegung getroffen werden, dass keine Anordnung nötig ist. Zu diesem Punkt gibt es häufig Unsicherheiten in den Kommunen.

Abstand beim Überholen von Radfahrern (StVO, Bußgeldkatalog)

- Die Regel, dass Kfz beim Überholen von Radfahrern einen ausreichenden Abstand halten müssen, ist nicht ausreichend bekannt. Ein Überholabstand von Kfz zu Radfahrern muss verpflichtend geregelt und ein Verstoß dagegen entsprechend bußgeldbewehrt werden. Vorgeschlagen werden mindestens 1,50 m und noch mehr Abstand, falls es die Situation erfordert.

Bussonderfahrstreifen mit zugelassenem Radverkehr (StVO)

- Bussen und Radverkehr sollte ausdrücklich das Verlassen des Bussonderfahrstreifens (BSF) zum Überholen erlaubt sein. Die StVO untersagt ein Überfahren der durchgezogenen Fahrstreifenbegrenzung und damit ein Ausweichen in den Nachbarfahrstreifen.

Gesonderte Signalisierung des Radverkehrs (bei gesonderten Führungen) (StVO)

- Gemeinsame Signalisierung mit dem Fußverkehr an LSA als ausdrückliche Ausnahmeregelung sollte auf Außerorts-Führungen und kurze Querungen beschränkt werden. Als Standard ist die RiLSA-konforme Signalisierung vor der Konfliktfläche mit eigenem Signalgeber und radverkehrsadäquater Räumzeit vorzugeben (Radverkehr ist Fahrverkehr.)

Ergänzende Empfehlungen für die Ausstattung von Kraftfahrzeugen (StVZO)

- Der Koalitionsvertrag sieht diese Aufgabe bereits vor: „Wir werden Fahrerassistenzsysteme wie nicht abschaltbare Notbremssysteme oder Abbiegeassistenten für Lkw und Busse verbindlich vorschreiben und eine Nachrüstpflicht für Lkw-Abstandswarnsysteme prüfen.“
- Es wird die verbindliche Einführung von automatischen Assistenzfunktionen, die der Sicherheit des Radverkehrs nutzen, gefordert:
 - Dooring-Assistent (kurzfristige Blockade des Türöffnens zum Schutz vor vorbeifahrenden Radfahrern)
 - Abbiege-Assistent (Warnung vor Rechtsabbiegeunfällen mit Radfahrern im toten Winkel)
 - Überholassistent (Verhinderung eines Überholvorgangs, wenn der erforderliche Seitenabstand zum Radverkehr fehlt)
 - Notbremsassistent/Auffahrassistent
 - Geschwindigkeitsassistent (Einhaltung des angeordneten Tempolimits)



Die Kommunen sehen dringenden und grundlegenden Änderungsbedarf im Bereich des Straßenverkehrsrechts und Straßenrechts. Der derzeitige Rechtsrahmen enthält erhebliche Hemmnisse für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie insbesondere für einen sicheren und komfortablen Radverkehr. Diese Sicht wird häufig von Vertretern aus Kommunen vertreten und an das Difu im Rahmen der Netzwerkarbeit und bei Fortbildungsveranstaltungen (beispielsweise der Fahrradakademie) herangetragen.

Eine grundlegende Diskussion zum Straßenverkehrsrecht (StVG, StVO und Bußgeldkatalog) und zum Straßenrecht (Bundesfernstraßengesetz und Landesstraßengesetze) scheint daher erforderlich; regelmäßige kleine Novellierungen greifen zu kurz und werden den Erfordernissen einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie des Umwelt- und Gesundheitsschutzes nicht gerecht.

Die Bundesregierung hat in ihren Koalitionsvertrag eine Überprüfung der Straßenverkehrsordnung mit dem Ziel der Radverkehrsförderung und eine eventuelle fahrradgerechte Fortschreibung einschließlich einer Innovationsklausel für örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte aufgenommen.

Vor diesem Hintergrund soll diese Veröffentlichung einen Beitrag zur Diskussion über den grundlegenden Änderungsbedarf bei Straßen- und Straßenverkehrsrecht liefern – und zwar über kleinteiligen Änderungsbedarf im Bereich Radverkehr hinaus.

Das Arbeitspapier baut auf Anregungen und Hinweisen auf, die von Kommunen und anderen Akteuren (z.B. Planer, Verbände, Hochschulen) in den letzten Jahren an das Difu herangetragen wurden. Basierend auf einer ersten Version des Dokuments wurden in einem viermonatigen Prozess (Mai bis August 2018) eine Vielzahl von Rückmeldungen aufgenommen und der Text angepasst und ergänzt. Das Difu erhielt ganz überwiegend positive Rückmeldungen, welche die identifizierten Themen bestätigten, wobei von einigen Akteuren nicht alle Vorschläge im Detail geteilt wurden. Die Veröffentlichung in vorliegender Form ist als Input zur weiteren Diskussion zu verstehen.