

## Stellungnahme

des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft

zur Anhörung „Das Straßenverkehrsrecht reformieren –  
Straßenverkehrsordnung fahrrad- und fußverkehrsfreundlich  
anpassen“

**Gesamtverband der Deutschen  
Versicherungswirtschaft e. V.**

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin  
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin  
Tel.: +49 30 2020-5000  
Fax: +49 30 2020-6000

51, rue Montoyer  
B - 1000 Brüssel  
Tel.: +32 2 28247-30  
Fax: +49 30 2020-6140  
ID-Nummer 6437280268-55

Ansprechpartner:  
**Unfallforschung**

E-Mail: [unfallforschung@gdv.de](mailto:unfallforschung@gdv.de)

[www.gdv.de](http://www.gdv.de)



Da Verordnung und Antrag sich in vielen Punkten aufeinander beziehen, sollen die Kommentierungen des Verordnungsentwurfs jeweils sinngemäß auch für den Antrag gelten. Dabei soll zunächst das Bemühen um mehr Verkehrssicherheit vor allem für Radfahrende gewürdigt werden. Das Unfallgeschehen dieser Verkehrsteilnehmergruppe ist geprägt durch viele schwere Alleinunfälle, zu denen in letzter Zeit besonders die Durchdringung mit Pedelecs beiträgt und, bei Unfällen mit mehreren Beteiligten durch Unfälle an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten. In vielen Fällen sind Verbesserungen an der Infrastruktur unerlässlich, um das Unfallgeschehen signifikant zu verbessern. Wir halten den Ansatz, dass die StVO autofahrgerechtere sei und damit für einen Teil des schweren Unfallgeschehens mitverantwortlich, für in weiten Teilen nicht zutreffend. Richtig ist demgegenüber, dass sich Verbesserungen im Komfort und in der subjektiven Sicherheit ergeben. Alle Änderungen an der StVO und am Bußgeldkatalog müssen sich jedoch daran messen lassen, ob das Gesamtbußgeldsystem noch stimmig ist und ob beispielsweise Fußgänger nicht zusätzlich benachteiligt werden. Diesen Anspruch kann der Entwurf nicht einlösen.

Grundsätzlich: Der Entwurf geht schon in Punkt A "Problem und Ziel" in Bezug auf besondere Gefährdungslagen des Radverkehrs von falschen Voraussetzungen aus. Dies ist durch die verfügbare Forschungslage, insbesondere auch bei der Unfallforschung der Versicherer (UDV), hinreichend belegt. Die Behauptung, das Abbiegen von Lkw, die Unterschreitung des erforderlichen Seitenabstands beim Überholen und das unberechtigte Parken auf Radverkehrsflächen seien besondere, für die hohen Unfallzahlen beim Radverkehr verantwortliche Risiken, ist einfach falsch. Dabei wird nicht in Abrede gestellt, dass auch hierdurch zum Teil schwere Unfälle verursacht werden. Gerade das unberechtigte Parken konnte aber in wissenschaftlichen Untersuchungen nicht als wesentliche Unfallursache erkannt werden. Es ist deshalb auch nicht ersichtlich, warum dieses besonders und weit über beachtliche Geschwindigkeitsverstöße hinaus sanktioniert werden sollen.

Im Einzelnen: Der Verordnungsentwurf sieht Mindestüberholabstände gegenüber Radfahrern vor. Diese entsprechen bereits geltender Rechtsprechung. Es ist allerdings zu vermuten, dass vielen Kraftfahrern diese Abstände bisher nicht bekannt waren. Insofern ist die Klarstellung zu begrüßen. Wozu es dann allerdings noch eines Überholverbots gegenüber Radfahrern bedarf, erschließt sich nicht. Da dieses in der Regel bei nicht ausreichenden Fahrbahnbreiten ausgesprochen werden dürfte, handelt es sich in Bezug auf unnötige Beschilderung um einen Verstoß gegen die VwV-StVO, da bereits durch die in gleicher Verordnung vorgesehenen Mindestabstände ein Überholen ausgeschlossen ist.

Der Entwurf erlaubt ein Nebeneinanderfahren von Radfahrern, soweit keine Behinderung erfolgt. Wir sind der Auffassung, dass ohne Behinderung dies auch heute erlaubt ist, wenigstens aber toleriert wird. Insofern besteht kein Regelungsbedarf. Es ist nun zu befürchten, dass durch diese Regelung zusätzliche Aggressionen und Unfrieden in den Straßenverkehr gebracht werden, da schließlich die Auslegung der Behinderung streitig sein wird.

Der Entwurf sieht die Schaffung von Fahrradzonen vor. Solche Zonen funktionierten schon als Tempo-30-Zonen ohne begleitende bauliche Maßnahmen nicht. Wichtiger wäre es, das Konzept der Fahrradstraßen durchzusetzen, was bedeutet, Autoverkehr aus diesen Bereichen möglichst herauszuhalten.

Der Entwurf sieht die Schaffung eines Abbiegepfeils für Radfahrer vor. Der ähnliche Pfeil für Autofahrer hat erwiesenermaßen zu weniger Verkehrssicherheit und zu erheblichen Behinderungen vor allem des Fußverkehrs geführt. Vor allem Letzteres ist auch hier zu erwarten. Es handelt sich also um eine Komfortverbesserung zu Lasten einer anderen schwachen Verkehrsteilnehmergruppe. Trösten mag allenfalls, dass schon heute von Radfahrern beim Rechtsabbiegen das Rotlicht weitgehend missachtet wird.

Der Entwurf sieht vor, dass EKF den Bussonderfahrstreifen benutzen dürfen. Dies halten wir für sachgerecht. Für den Fall dass eine Radverkehrsanlage vorhanden ist, sollen und werden EKF diese benutzen. Ist jedoch keine vorhanden, dürfen sie nicht den Gehweg benutzen, sondern müssen auf die Fahrbahn. Dürften sie nicht auf den Sonderfahrstreifen, müssten sie also links neben ihm fahren. Da dies mit erheblichen Gefahren für die Nutzer verbunden wäre, werden diese das hoffentlich in der Regel nicht tun, sondern verbotswidrig den Gehweg benutzen. In einer Randnotiz stellt das BMVI nun klar, dass auf das vorgeschlagene Benutzungsrecht verzichtet werden soll. Das heißt nichts anderes, als die Benutzung des Gehweges zu tolerieren, was erneut eine Benachteiligung von Fußgängern darstellt.

Der Entwurf sieht Schrittgeschwindigkeit beim Abbiegen von Lkw vor. Einmal abgesehen davon, dass im realen Unfallgeschehen die Geschwindigkeit in den meisten Fällen beim Rechtsabbiegen gar nicht höher oder viel höher lag, ist das Hauptproblem nach wie vor der abbiegende Pkw. Hier zeigt sich, dass bei der Abfassung nicht Rücksprache mit Unfallexperten gehalten wurde, sondern lediglich öffentliche Stimmungen aufgenommen wurden. Wenn schon, dann hätte diese Regelung für alle Kraftfahrzeuge gelten müssen, da bei Pkw und Krädern die Abbiegegeschwin-

digkeiten wesentlich höher liegen. Grundsätzlich ist jedoch zu befürchten, dass dieses Delikt als OWi gar nicht verfolgbar ist, sondern nur im Rahmen der Unfallrekonstruktion eine Rolle spielt.

Berlin, den 24.09.2019