



STADT **LIPPSTADT**

# Vorlage Nr. 119/2020

öffentlich

## FB 3 / FD Sicherheit u. Ordnung

Auskunft erteilt: Frau Arens

Telefon: 02941 980-538

Beratungsfolge	Sitzungstermin
----------------	----------------

Bau-, Umwelt- und Verkehrsausschuss	27.05.2020
-------------------------------------	------------

<b>TOP</b> Auswirkungen der StVO-Novelle auf die Verkehrssituation in der Lippstädter Innenstadt hier: Antrag der CDL-Ratsfraktion vom 29.04.2020
--

<b>Inhalt der Mitteilung</b>
------------------------------

Mit Schreiben vom 29.04.2020 beantragt die CDL-Ratsfraktion die Überprüfung der Auswirkungen der am 28.04.2020 in Kraft getretenen Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Hinblick auf die Verkehrssituation in der Lippstädter Innenstadt, insbesondere im Hinblick auf den Radverkehr.

Verwaltungsseitig wird dazu Folgendes ausgeführt:

### Allgemeines zur StVO-Novelle

Die 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wurde am 27.04.2020 im Bundesgesetzblatt (BGBl. I S. 814) verkündet und ist am darauffolgenden Tag - also mit Wirkung vom 28.04.2020 - in Kraft getreten.

Erklärtes Ziel der neuen Verordnung ist die Förderung einer sicheren, klimafreundlichen und modernen Mobilität. Die wesentlichen Neuregelungen sollen im Folgenden kurz genannt und dargestellt werden:

Die Novelle beinhaltet unter anderem zahlreiche Änderungen zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs:

Dieser Zielsetzung wurde u. a. Rechnung getragen durch die Einführung eines Mindestabstands von 1,5 m innerorts bzw. 2,00 m außerorts für das Überholen von Radfahrern, Fußgängern und Nutzern von Elektrokleinstfahrzeugen durch Kraftfahrzeuge. Für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t ist ab sofort Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben.

Das bereits bestehende Parkverbot vor Kreuzungen und Einmündungsbereichen wurde auf einen Abstand von 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten ausgeweitet, wenn ein straßenbegleitender baulicher Radweg vorhanden ist.

Beratungsergebnis

--

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

**Ergänzungsblatt**

Auf Schutzstreifen für den Radverkehr gilt nunmehr ein generelles Haltverbot. Bislang durften Kraftfahrzeuge auf Schutzstreifen noch bis zu drei Minuten halten, aber nicht parken. Dieses führte vielfach dazu, dass Radfahrer die Schutzstreifen nicht durchgängig nutzen konnten und kurzfristig haltende Autos oftmals umfahren mussten.

Darüber hinaus wurde zur Steigerung der Leichtigkeit des Radverkehrs eine Vielzahl neuer Verkehrszeichen eingeführt wie z. B. der Grünpfeil für Radfahrende, die Fahrradzone oder das Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge an Gefahrstellen.

Das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist nun grundsätzlich gestattet, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird; andernfalls muss hintereinander gefahren werden.

Um die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen zu fördern, wurde u. a. ein neues Sinnbild für die rechtssichere Ausweisung entsprechender Parkplätze sowie eine Plakette für die Kennzeichnung der Carsharing-Fahrzeuge eingeführt.

Auch Parkflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge können jetzt durch ein Sinnbild auf der Fahrbahn verdeutlicht werden.

Mit der StVO-Novelle gehen auch zahlreiche Änderungen bzw. Anpassungen des Bußgeldkataloges einher, um eine effektive Ahndung und Sanktionierung von Verkehrsverstößen und dadurch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen.

So wurden beispielsweise die Grundtatbestände für verkehrgefährdende Verstöße (z. B. Halt- und Parkverstöße mit Bezug zum Fußgänger- und Radverkehr: Parken auf Geh- und Radwegen oder auf Fahrradschutzstreifen etc.) unter Ausschöpfung der Verwarnungsgeldobergrenze von 55 Euro erhöht. U.a. für die Tatbestände der Behinderung und die neu qualifizierten Tatbestände der Gefährdung und Sachbeschädigung / Unfall wurden Regelsätze von bis zu 100 Euro und der Eintrag von Punkten in das Fahreignungsregister festgelegt.

Darüber hinaus erfolgte mit der neuen Verordnung auch eine Anhebung der Bußgeldsätze für den fließenden Verkehr. Hierbei handelt es sich jedoch nicht nur um Bußgeldsätze bei Geschwindigkeitsverstößen sondern auch um solche bei gravierenden Pflichtverletzungen z. B. beim Befahren von Geh- oder Radwegen, beim Abbiegen oder Ein- und Aussteigen mit einhergehender Gefährdung von Fußgängern und/oder Radfahrern.

In der amtlichen Begründung dazu heißt es: „Die derzeitigen Bußgeldsätze (..) sind zu niedrig, um die notwendigen Sorgfaltspflichten und damit die Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen. Höhere Bußgeldsätze führen zu mehr regelkonformem Verhalten und sind insofern geeignet, Unfälle mit Verletzten und Toten zu vermeiden.“

Auswirkungen der StVO-Novelle auf die Verkehrssituation in der Lippstädter Innenstadt

I.

Bislang schrieb § 5 Abs. 4 Satz 2 StVO beim Überholen anderer Verkehrsteilnehmer ausschließlich einen „ausreichenden Seitenabstand“ vor.

Dieser unbestimmte Rechtsbegriff wurde bislang nur durch die Rechtsprechung dahingehend konkretisiert, dass innerorts in der Regel ein Abstand von 1,5 m und außerorts ein Abstand von 2,00 m einzuhalten ist. Diese Mindestüberholabstände für das Überholen von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeugführenden durch KFZ wurden nunmehr durch die neue Verordnung konkret definiert und festgeschrieben.

**Ergänzungsblatt**

Grundgedanke dieser Mindestabstände ist der Schutz der Radfahrer; gleichzeitig ist aber auch gewollt, dass Radfahrer gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer werden. Die neuen Mindestabstände stellen dabei eine konkrete Verhaltensregel für den Kraftfahrzeugführer dar.

Im Ergebnis soll also erreicht werden, dass Kraftfahrzeuge Radfahrer nur dann überholen, wenn die o.g. Mindestabstände eingehalten werden; im Umkehrschluss bedeutet dies konsequenterweise, dass ein Kraftfahrzeug tatsächlich hinter dem Radfahrer bleiben muss, wenn der Abstand nicht gewährleistet ist.

Dann gilt automatisch das jetzt gesetzlich geregelte Überholverbot. Dieses wird auch nicht separat durch Verkehrszeichen ausgewiesen. Diese Regelung ist beispielsweise vergleichbar mit dem bestehenden Parkverbot vor und hinter Einmündungen (5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten bzw. 8 m wenn ein baulicher Radweg vorhanden ist) oder vor und hinter Andreaskreuzen (5 m innerorts bzw. 50 m außerorts). Der Verkehrsteilnehmer muss Abstände und Längenangaben jeweils selbst einschätzen, ohne dass diese gesetzlich verankerten Vorgaben nochmals durch Beschilderung o. ä. kenntlich gemacht werden.

Es ist davon auszugehen, dass der Mindestabstand beim Überholen von Radfahrern nicht in allen Straßen der Innenstadt eingehalten werden kann, so dass ein Überholen dort nicht mehr zulässig ist. Dies wird in den betroffenen Straßen automatisch zu einer Verlangsamung des Kraftfahrzeugverkehrs führen.

II.

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) kann in Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h Radverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn zugelassen werden. Danach eignen sich Fahrgassen ab 3,00 m Breite bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten für eine sichere Begegnung zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr. Bei Linienbusverkehr oder stärkerem Verkehr mit LKW muss die Fahrgassenbreite mindestens 3,50 m betragen. Im Einzelfall können aber auch Einbahnstraßen mit geringeren Breiten geöffnet werden, wenn eine Begegnungswahrscheinlichkeit aufgrund der Verkehrsstärken oder der Länge der Strecke nur sehr gering ist oder Ausweichmöglichkeiten bestehen, z. B. regelmäßige Lücken durch Grundstückszufahrten o.ä.

Im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes wurden die o. g. Voraussetzungen für die Einbahnstraßen in der Lippstädter Innenstadt im Einzelnen überprüft. Im Ergebnis konnten damals sämtliche Einbahnstraßen - mit Ausnahme der Burgstraße und der Kolpingstraße – für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben werden.

Die jetzt neu geregelten Mindestabstände haben nach Überzeugung der Verwaltung keinen Einfluss auf den Begegnungsverkehr in Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in beide Richtungen zugelassen sind. Die Regelung bezieht sich ausdrücklich auf Überholvorgänge. Eine spezielle Vorschrift, die Abstände im Begegnungsverkehr regelt, existiert in der StVO nicht. Grundsätzlich ist gemäß § 2 Abs. 2 StVO zum Schutz des Gegenverkehrs „möglichst weit rechts zu fahren“. Außerdem muss derjenige, der „an einer Fahrbahnverengung, einem Hindernis auf der Fahrbahn oder einem haltenden Fahrzeug links vorbeifahren will, entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen“ (§ 6 StVO).

Kann dabei der Seitenabstand beispielsweise zu einem parkenden Fahrzeug (lt. Rechtsprechung mindestens 1 m) nicht eingehalten werden, müssen beide anhalten und sich ggf. verständigen. Denn grundsätzlich gilt immer die Generalklausel der Straßenverkehrsordnung, nämlich das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme des § 1 Abs. 1

**Ergänzungsblatt**

StVO sowie der Grundsatz in § 1 Abs. 2, wonach sich „jeder Verkehrsteilnehmer so zu verhalten hat, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen vermeidbar, behindert oder belästigt wird.“

Eine Übertragung des innerorts beim Überholen vorgeschriebenen Mindestabstands von 1,50 m auf den Begegnungsverkehr in Einbahnstraßen hätte zur Folge, dass gegenläufiger Radverkehr nur noch in wenigen Einbahnstraßen möglich wäre. Jedoch ist - im Gegenteil - gerade die vermehrte Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung ausdrücklich erklärtes Ziel des Gesetzgebers; im Rahmen einer angekündigten Gesamtüberarbeitung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO im Laufe des Jahres 2020 sind hierzu weitere Regelungen zu erwarten.

Darüber hinaus haben die o.g. Voraussetzungen der ERA weiterhin Bestand, diese bleiben von der neuen Verordnung bislang unberührt.

Zusammenfassung

Ein unmittelbarer Handlungsbedarf im Hinblick auf die Verkehrsführungen in der Innenstadt lässt sich aus den Neuregelungen der StVO nach Auffassung der Verwaltung zum jetzigen Zeitpunkt nicht ableiten. Insbesondere die neuen Mindestabstände sind grundsätzlich als Verhaltensregel für die Kraftfahrzeugführer zu sehen. Eine Kontrolle der Einhaltung dieser Regelung ist ausschließlich durch die Polizei möglich.

Wie sich die neuen Regelungen insgesamt auf das tatsächliche Verkehrsverhalten auswirken werden, bleibt sicherlich zunächst zu beobachten und abzuwarten. Sollten sich im Bereich bestimmter Straßen Probleme ergeben, wird im Einzelfall zu prüfen sein, ob ggf. Maßnahmen erforderlich und sinnvoll sein können.

Inwieweit und an welchen Stellen die neu in die StVO aufgenommenen Verkehrszeichen (z. B. grüner Pfeil für Radfahrer, Fahrradzone etc.) möglicherweise zur Anwendung kommen können und - im Hinblick auf eine Förderung und Verbesserung der Radinfrastruktur - sinnvoll sind, kann nur sukzessive geprüft werden.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat – wie oben bereits ausgeführt – angekündigt, die jeweiligen Anordnungsvoraussetzungen der neuen Zeichen im Rahmen der nächsten Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu regeln. Wann genau die VwV-StVO novelliert wird, ist allerdings noch nicht absehbar. Das Ministerium für Verkehr des Landes NRW hat daher landesweite Anordnungsvoraussetzungen in Form eines vorübergehenden Erlasses definiert, die den Straßenverkehrsbehörden schon jetzt Handlungssicherheit verschaffen soll.

Der angekündigten Novellierung der VwV-StVO kommt dennoch im Hinblick auf die Auslegung und Anwendung der neuen Regelungen und die sich daraus ergebenden Einzelfragen eine hohe Bedeutung zu.