



FUSS e.V.
Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstr.20
13357 Berlin
Tel. 030 – 492 [REDACTED]
info@fuss-ev.de

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
- Ref. StV 12, Herr [REDACTED]

Per Mail an ref-stv12@bmdv.bund.de

Berlin, 13.1.2025

Sehr geehrter Herr [REDACTED],

wir danken für die Möglichkeit, im Rahmen der Verbändeanhörung zum Referentenentwurf der VwV-StVO Stellung zu nehmen.

Grundsatz

Eine aus unserer Sicht grundsätzlich bedeutende Verbesserung ist die Neuformulierung der VwV „Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ in Absatz 5 (Änderungen/Ergänzungen von uns hervorgehoben):

*5 Die **Leichtigkeit aller Verkehrsarten** ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Leichtigkeit des Verkehrs vor. **Dabei ist die besondere Schutzbedürftigkeit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und der Menschen mit Behinderung besonders zu berücksichtigen.** Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel **sowie des nichtmotorisierten Verkehrs** ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.*

Allerdings kann der erste Satz „Die Leichtigkeit aller Verkehrsarten ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten“ als rechtliches Einfallstor dienen, um sicherheitsfördernde Maßnahmen oder die Leichtigkeit fördernde Maßnahmen für andere Verkehrsarten zu unterlassen oder gerichtlich zu beklagen. Wir schlagen als Folgesatz vor: „Sie kann für einzelne Verkehrsarten eingeschränkt werden, wenn dies unter Abwägung der Sicherheits- und Leichtigkeitsbedürfnisse aller Verkehrsarten oder zur Verhütung von Belästigungen anderer, zur Verhütung von schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erforderlichen Maßnahmen geboten ist.“ (Der in diesem Satz kursive Text entspricht wörtlich der Formulierung in § 6 Abs. 1 Nr. 8 StVG.)

Dem oben zitierten Grundprinzip „Sicherheit vor Leichtigkeit“ sollten auch alle Einzelbestimmungen der VwV-StVO zu Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen entsprechen. Hier besteht Änderungsbedarf zu zahlreichen Zeichen und Einrichtungen, von denen aber viele im Referentenentwurf nicht behandelt sind. Solange dies nicht geschieht, bestehen innerhalb der VwV-StVO erhebliche Widersprüche und Spannungen zwischen dem neu formulierten Grundsatz und veralteten, dem Grundsatz nicht mehr entsprechenden Einzelbestimmungen.

Das gilt auch Zeichen und Einrichtungen, zu denen im Referentenentwurf Änderungen vorgesehen sind. Auch hiernach sollen einige Bestimmungen unverändert erhalten bleiben, die aus unserer Sicht mit den o.a. Grundsätzen nicht vereinbar sind.

Zu den vorgesehenen Bestimmungen im Einzelnen:

VwV zu § 26 StVO

Die Senkung der Anforderungen begrüßen wir grundsätzlich, insbesondere die Abschaffung des Gefahrennachweises. Unklar ist uns die Fortgeltung der R-FGÜ in der Übergangszeit bis zur Überarbeitung und Veröffentlichung der nicht amtlichen Richtlinie, insbesondere der hier geforderten verkehrlichen Voraussetzungen in § 2.3. R-FGÜ 2 bis 6 einschließlich der Tabelle. Es sollte deutlicher werden, dass dies mit Inkrafttreten der Änderungen an den VwV keine verbindlichen Voraussetzungen mehr sind. Ebenfalls sollte deutlich werden, dass die R-FGÜ-Restriktionen zu FGÜs in Tempo-30-Zonen („in der Regel entbehrlich“) nicht mehr gelten.

Andere für die Anlage von Fußgängerüberwegen hinderliche Anforderungen sollen laut Referentenentwurf unverändert bleiben:

„1 I. Einsatzbereiche 1.

3. Fußgängerüberwege dürfen nur angelegt werden, wenn nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung überquert werden muss.

Hier empfehlen wir eine Klarstellung, dass Radverkehrsanlagen bei den zu querenden Fahrstreifen nicht mitgezählt werden.

4 4. Im Zuge von Grünen Wellen, in der Nähe von Lichtzeichenanlagen oder über gekennzeichnete Bussonderfahrstreifen nach Zeichen 245 dürfen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden.

Die im Referentenentwurf unverändert gelassene Vorschrift zu Grünen Wellen widerspricht dem obigen Grundsatz zur Leichtigkeit aller Verkehrsarten sowie der „besonders zu berücksichtigenden“ Schutzbedürftigkeit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und der Menschen mit Behinderung. Gerade auf Fahrbahnen mit „Grünen Wellen“ sind die gefahrenen Geschwindigkeiten oft hoch und ist der Abstand zwischen Ampelanlagen groß, so dass zu diesen Querungen oft weite Fußwege zurückzulegen sind. Es gibt aber keinen geringeren oder nur punktuellen Querungsbedarf über Fahrbahnen mit „Grüner Welle“ als über Fahrbahnen ohne sie. Im Interesse der im obigen Grundsatz geforderten Leichtigkeit und Schutzbedürftigkeit sollten auch hier Fußgängerüberwege möglich sein.

Zudem werden in jüngerer Zeit auch „grüne Wellen“ für den Radverkehr diskutiert, besonders auf Radschnellverbindungen. Auch hier besteht oft hoher Querungsbedarf, der mit Fußgängerüberwegen gut zu decken ist.

Die o.a. Vorschrift „in der Nähe von Lichtzeichenanlagen“ wird in der Praxis unterschiedlich interpretiert:

- a) Nicht im selben Fahrbahnabschnitt in dichter Abfolge von Lichtzeichenanlagen und Fußgängerüberwegen oder gar an einem Ort. Dies ist akzeptabel.
- b) Nicht in räumlicher Nähe, auch wenn es sich um unterschiedliche Fahrbahnen und -wege handelt – in der Praxis oft um Fahrbahnen mit parallelen Radwegen die rechts an den Signalgebern vorbeigeführt werden. Fußgänger müssen diese Wege vor und hinter der Fußgängerfurt überqueren und erkennen im Grünsignal Bevorrechtigung; Radfahrer sehen sich dagegen oft nicht an die Lichtzeichenanlagen gebunden. Es kommt zu Konflikten, die ebenfalls am besten mit einem Fußgängerüberweg über den Radweg gelöst werden können – aber nur, wenn die o.a. Vorschrift nicht als hinderlich gesehen wird.

Um das klarzustellen, empfehlen wir den sinngemäßen Zusatz „Wo von parallelen Fahrstreifen einzelne mit Fußgänger-Lichtzeichenanlagen versehen sind und andere nicht (insbesondere Radwege), können über die Fahrstreifen ohne Lichtzeichenanlage Fußgängerüberwege angelegt werden“.

5.5. In der Regel sollen Fußgängerüberwege zum Schutz der Fußgänger auch über Radwege hinweg angelegt werden.

Hier empfiehlt sich aus den o.a. Gründen die sinngemäße Ergänzung: „Das gilt besonders dort, wo Radwege von und nach Furten an Lichtzeichenanlagen überquert werden müssen.“

9.2. Fußgängerüberwege sollten dort liegen, wo der Querungsbedarf des Fußverkehrs besteht. Wo Umwege für Fußgänger zum Erreichen des Überwegs unvermeidbar sind, empfehlen sich z. B. Geländer.

Dies ist in sich widersprüchlich: Der Fußgängerüberweg gehört nach Satz 1 dorthin, wo der höchste Querungsbedarf besteht – eben gerade ohne Umweg.

10.3. Bei Fußgängerüberwegen an Kreuzungen und Einmündungen ist zu prüfen, ob es nicht ausreicht, über die Straße mit Vorfahrt nur einen Fußgängerüberweg anzulegen. Bei Einbahnstraßen sollte dieser vor der Kreuzung oder Einmündung liegen.

Wo in diesem Sinn ein Fußgängerüberweg fehlt, müssen Fußgänger insgesamt drei Fahrbahnen queren, davon bis zu zwei ungesicherte, wenn sie den gesicherten Überweg nutzen wollen. Damit schafft die Vorschrift mehr Gefahr als Sicherheit und sollte gestrichen werden. Sie mutet zudem Umwege und Wartezeiten zu und widerspricht damit der Grundsatzanforderung „Leichtigkeit“.

Weiter 10.3. An Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt darf ein Fußgängerüberweg auf der bevorrechtigten Straße nicht angelegt werden.

Für diese Vorschrift sind uns zwei Begründungen bekannt:

1. Bei abknickender Vorfahrt – besonders im stumpfen Winkel – wäre die Gefahr groß, dass Fahrzeugführer den Fußgängerüberweg und die dort Gehenden „übersehen“.
2. Kreuzungen würden durch wartende Fahrzeuge blockiert.

Begründung 1 weisen wir strikt zurück: Statt den durch das Verhalten mancher Fahrer besonders gefährlichen Ort zu sichern, wird ausgerechnet hier auf jedwede Sicherung verzichtet.

Begründung 2 stellt die grundlegende Sicherheit Gehender hinter die Leichtigkeit des Fahrverkehrs zurück – das steht im Widerspruch zum Primat der Sicherheit vor der Leichtigkeit, das im StVG 2024 gerade erst gestärkt wurde.

Statt Sicherungen zum Schutz der Vulnerabelsten zu verbieten, gehören an diese Stellen Vorschriften, die für sie Sicherheit schaffen und erhöhen, ggf. durch Änderung oder Ergänzung der VwV zum Verkehrszeichen 306.

11.4. Vor Schulen, Werksausgängen und dergleichen sollten Fußgänger nicht unmittelbar auf den Fußgängerüberweg stoßen, sondern durch Absperrungen geführt werden.

Fußgängerüberwege werden hier ausgerechnet dort verhindert, wo sie am stärksten gefragt wären. Andererseits braucht es Vorkehrungen, wo .unbedachtes Betreten eines Fußgängerüberwegs direkt an einem Ausgang zu befürchten ist; Umwege sollten hier aber kürzestmöglich sein. Daher schlagen wir eine Änderung vor (im Folgenden fett):
*11.4. Vor Schulen, Werksausgängen und dergleichen sollte geprüft werden, ob Absperrungen erforderlich sind, damit Fußgänger nicht unmittelbar auf die Fahrbahn treten sondern durch **kurze** Absperrungen geführt werden.*

„Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“

2. Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, sind nicht anzuordnen. Dies gilt auch für die Anordnung von Verkehrszeichen einschließlich Markierungen, deren rechtliche Wirkung bereits durch ein anderes vorhandenes oder gleichzeitig angeordnetes Verkehrszeichen erreicht wird. Abweichungen bedürfen der Zustimmung der obersten Landesbehörde.

Satz 1 ist angesichts mangelnder Regelkenntnis oder Regeltreue vieler Verkehrsteilnehmer oft nicht praxisgerecht – häufig etwa dort, wo in schmalen Straßen das Parken am Fahrbahnrand wegen unzureichender freier Restbreiten nicht zulässig ist, aber praktiziert wird, und wo wegen der o.a. Vorschrift kein (eingeschränktes) Halteverbot angeordnet werden kann.

Wir empfehlen die sinngemäße Änderung von Satz 1:

„Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, sind nur anzuordnen, wo Verstöße gegen diese Regelungen ohne Verkehrszeichen häufig festzustellen oder zu erwarten sind.“

Satz 3 *Abweichungen bedürfen der Zustimmung der obersten Landesbehörde* kann zwecks Entbürokratisierung und Stärkung der kommunalen Eigenverantwortung gestrichen werden.

Änderungen zu Zeichen 274

Zu Geschwindigkeitsbegrenzungen innerorts geben wir mit zwei Ausnahmen keine Hinweise an den VwV-Vorschriften. Wir begrüßen die punktuell möglichen Verbesserungen der Sicherheit; auf der Negativseite steht die Verwirrung von Verkehrsteilnehmern durch häufig wechselnde Geschwindigkeitsregeln. Dies ist jedoch nicht den VwV anzulasten, sondern dem Festhalten in der StVO an der Regel-Höchstgeschwindigkeit 50 innerorts, von der Abweichungen nach unten nur in definierten Ausnahmefällen zugelassen sind.

Die zwei Hinweise:

13a Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten sind.

Solche „Befürchtungen“ werden in der Praxis häufig geäußert, ohne dass sie fachlich fundiert und belegt sind. Da es hier aber um eine Gefährdung von Schulkindern geht, sollten solche Ausnahmen nur auf rationaler Grundlage möglich sein, nicht auf Grundlage eher emotionaler Befürchtungen. Daher sollte das vorletzte Wort „befürchten“ durch „erwarten“ ersetzt werden.

In 13 XI. empfehlen wir im Satz *Dies gilt auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) zwei Wörter einzufügen: Dies gilt „insbesondere auch...“* Ohne das „auch“ würde es nur für die genannten Straßenklassen gelten. (Hinweis: in 13 a ist dieses „insbesondere auch“ zum selben Thema enthalten)

§ 45 StVO Abs.1 Satz 7

Diese Ergänzung begrüßen wir, besonders die in Punkt vorgesehenen Möglichkeiten zur Flächenbereitstellung für Fuß- und Radverkehr ohne aufwendige Studien, Gutachten und Nachweise.

Zu 3. Referentenentwurf Die Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs erfordert eine Abwägungsentscheidung der Straßenverkehrsbehörde. Dabei kommt es auf die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs insgesamt an, so dass auch die Inkaufnahme von Nachteilen bestimmter Verkehrsarten gerechtfertigt sein kann.

Hier sollte klargestellt werden, dass es nicht um potenzielle Nachteile für Fuß- öffentlichen und Radverkehr geht. Wir schlagen als Ergänzung eine Formulierung vor, die sich in den ERA der FGSV findet:

In der Regel sind bei innerörtlichen Straßen die Belange des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs, der Aufenthaltsfunktion und des Klimaschutzes zu priorisieren.

Zu 4. *Flächen für den Rad- und Fußverkehr sind grundsätzlich angemessen, wenn sie den einschlägigen technischen Regelwerken entsprechen*, empfehlen wir die Einfügung eines Worts: *„Flächen für den Rad- und Fußverkehr sind grundsätzlich angemessen, wenn sie **mindestens** den einschlägigen technischen Regelwerken entsprechen.“* Es kann sonst so missverstanden werden, dass eine größer dimensionierte Fläche nicht angemessen ist und ihre Reduzierung angestrebt werden sollte.

Zu 5. *Zur Bereitstellung von Flächen für den Rad- und Fußverkehr zählen Anordnungen von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Fahrradzonen, verkehrsberuhigten Bereichen ...“* empfehlen wir die Ergänzung um verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Verkehrszeichen 274-20).

Sprachliche Vorschläge

1. Mehrfach wird die Formulierung *Rad- und Fußverkehr* verwendet. Dies entspricht weder dem Alphabet noch der Bedeutung beider Mobilitätsformen. Beidem ist „Fuß- und Radverkehr“ angemessener.

2. Sollten Personen angesprochen werden, so empfehlen wir unter dem Aspekt der gendergerechten Sprache neutrale Formulierungen wie „Fußverkehr“ und „Gehende“.

Für den FUSS e.V. mit freundlichen Grüßen

