

Beschluss
des Bundesrates**Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung****A**

Der Bundesrat hat in seiner 948. Sitzung am 23. September 2016 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b (§ 2 Absatz 5 Satz 1a - neu - StVO)

In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b ist in § 2 Absatz 5 nach Satz 1 folgender Satz 1a einzufügen:

"Ist ein baulich von der Fahrbahn getrennter Radweg vorhanden, so dürfen abweichend von Satz 1 Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr auch diesen Radweg benutzen."

Begründung:

Durch die Änderungen soll das gelebte und dauerhaft verkehrssichere Verhalten auch rechtlich abgesichert werden. Kinder nutzen auch in jungen Jahren Radwege. Die Benutzung von Radwegen ist auch für Kinder verkehrssicher. Es ist den Fußgängern nicht vermittelbar, wenn Kinder und gegebenenfalls auch deren Aufsichtspersonen neben dem Radweg auf dem Gehweg fahren. So ist es außerdem möglich, bei Gruppen mit unterschiedlich alten Kindern oder mehreren Erwachsenen gemeinsam den Radweg zu benutzen und sich nicht zwischen Radweg und Gehweg aufteilen zu müssen. Beeinträchtigungen von Fußgängern, Kindern und deren Aufsichtspersonen werden hierdurch auf ein Mindestmaß beschränkt.

2. Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a (§ 45 Absatz 9 Satz 4
Nummer 2a - neu - StVO,
Satz 5 StVO)

In Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a ist § 45 Absatz 9 wie folgt zu ändern:

a) In Satz 4 ist nach Nummer 2 folgende Nummer 2a einzufügen:

"2a. Sonderwegen außerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237, Zeichen 240, Zeichen 241) oder Radfahrstreifen innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295),"

b) In Satz 5 sind die Wörter "oder Satz 2 Nummer 3" durch die Wörter "oder Satz 4 Nummer 3" zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung zielt unter Buchstabe a auf eine Ergänzung der abschließenden Aufzählung in § 45 Absatz 9 Satz 4 um die Anordnung der Benutzungspflicht von baulich angelegten Radverkehrsanlagen außerorts und die Anordnung von benutzungspflichtigen Radfahrstreifen innerorts ab. Infolge der außerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (hier sind Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h üblich) besteht außerorts auch ohne Nachweis einer ungefähr 30-prozentigen höheren Gefahrenlage in der Regel per se die Notwendigkeit, infolge der hohen Differenzgeschwindigkeiten Radfahrer vom übrigen weitaus schnelleren Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zur Wahrung eines sicheren flüssigen Verkehrsablaufs zu trennen. Insoweit besteht eine vergleichbare Situation, wie sie im Entwurf bei den sensiblen Einrichtungen "Kindergarten" etc. unterstellt wird. Dies gilt auch für die Radfahrstreifen innerorts. Bei Bedarf reichen dort Schutzstreifen für eine sichere Führung des Radverkehrs nicht aus. Für sie ist keine tatsächliche Mindestbreite vorgegeben, sie dürfen bei Notwendigkeit von anderen Kfz-Teilnehmern überfahren werden und für sie gilt lediglich ein Parkverbot. Zur Eindämmung des Schilderwaldes und zur Gewährleistung einer noch sicheren Führung des Radverkehrs (Radfahrstreifen müssen mindestens 1,50 m breit, einschließlich Breite des Zeichens 295 sogar 1,85 m breit sein, und sie dürfen als Sonderwege für den Radverkehr nicht von anderen Verkehrsteilnehmern befahren werden) ist es daher geboten, auch für diese keinen Nachweis einer überhöhten Gefahrenlage zu erbringen. Dies gilt zumindest für Hauptverkehrsstraßen.

Buchstabe b stellt eine redaktionelle Anpassung dar.

B

Ferner hat der Bundesrat folgende **E n t s c h l i e ß u n g** gefasst:

1. Die Bundesregierung wird aufgefordert, wie in der Begründung zu der Verordnung angekündigt (Seite 14), die näheren Vorgaben zur Anordnung einer streckenbezogenen Höchstgeschwindigkeit vor den in § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 5 genannten Einrichtungen kurzfristig in einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu regeln, um den örtlichen Straßenverkehrsbehörden bei der Umsetzung der Neuregelung die nötige Handlungssicherheit zu verschaffen.

Begründung:

Die Länder hatten sich bereits ausdrücklich für eine gleichzeitige Änderung der Verwaltungsvorschrift ausgesprochen. Die zeitliche Verzögerung erschwert und gefährdet die zügige Umsetzung der Neuerungen.

2. Die Bundesregierung wird aufgefordert, schnellstmöglich die verhaltens- und zulassungsrechtlichen Voraussetzungen für den Betrieb von selbstbalancierenden Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Elektroantrieb, die nicht mindestens einen Sitzplatz haben, im öffentlichen Verkehr - unter Beteiligung der Länder - zu regeln.

Begründung:

Selbstbalancierende Fahrzeuge, die nicht unter die Mobilitätshilfenverordnung fallen (wie z. B. elektrische Einräder oder Elektroboards), werden - ebenso wie unterschiedliche Modelle von Elektrorollern und -scootern - vom Handel bereits massenhaft angeboten. Obwohl diese nach derzeitiger Rechtslage zum Betrieb im öffentlichen Straßenverkehr in der Regel nicht zugelassen sind, werden sie dort bereits vielfach sowohl von Erwachsenen als auch von Kindern genutzt. Einige Fahrzeugtypen erreichen Geschwindigkeiten von bis zu 25 beziehungsweise sogar 35 km/h. Grundsätzlich könnten Fahrzeuge wie z. B. die tragbaren elektrisch betriebenen Stehroller eine interessante Ergänzung zum Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs darstellen. Einheitliche verbindliche Regelungen zum Betrieb dieser Kraftfahrzeuge sind daher nicht

nur aus Gründen der Verkehrssicherheit, sondern auch unter dem Gesichtspunkt der Förderung der Elektromobilität und der Nutzung innovativer Mobilitätskonzepte erforderlich.

Stehend gefahrene oder selbstbalancierende Fahrzeuge sind vom Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen, die ab Januar 2016 gilt, ausgenommen. Es können daher nationale Regelungen zum Betrieb dieser Fahrzeuge getroffen werden.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hatte bereits im vergangenen Jahr die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, einen Marktüberblick über die für eine nationale Regelung in Betracht kommenden sogenannten Elektrokleinstfahrzeuge zu geben und zu prüfen, wie diese Fahrzeuge kategorisiert werden können. Auf der Grundlage der Untersuchungen der BASt, deren Ergebnisse - nach Aussagen des Bundesministeriums - zunächst bis Ende des Jahres 2015 erwartet wurden, sollten dann die technischen und verhaltensrechtlichen Voraussetzungen, unter denen diese Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr bewegt werden dürfen, bundesgesetzlich geregelt werden. Vor diesem Hintergrund wird eine Regelung durch den Verordnungsgeber schnellstmöglich für erforderlich und umsetzbar erachtet, auch um zu verhindern, dass immer mehr nicht zugelassene Kraftfahrzeuge sowohl auf Fuß- und Radwegen als auch auf Straßen unterwegs sind.