



Pet 1-19-12-9213-008126

42799 Leichlingen

Straßenverkehrs-Ordnung

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 17.09.2020 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, den Begriff der Schrittgeschwindigkeit in der Straßenverkehrs-Ordnung, ihren Anlagen und Verwaltungsvorschriften durch einen konkreten km/h-Wert zu ersetzen.

Zu dieser Thematik liegen dem Petitionsausschuss eine auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichte Eingabe mit 61 Mitzeichnungen und 16 Diskussionsbeiträgen sowie eine weitere Eingabe mit verwandter Zielsetzung vor, die wegen des Sachzusammenhangs einer gemeinsamen parlamentarischen Behandlung zugeführt werden. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass die unterschiedliche gerichtliche Auslegung des Begriffs der Schrittgeschwindigkeit zu Rechtsunsicherheiten führen würde. Während einige Gerichte einen Festwert von bis zu 7 km/h vertreten würden, würden andere Gerichte eine Toleranz bis zu teilweise 20 km/h zulassen. Dies würde zum Teil mit der Tachoanzeige von Kraftfahrzeugen begründet werden, da diese bei vielen Fahrzeugen erst ab 20 km/h beginnen würden.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter



Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Die Schrittgeschwindigkeit ist in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) nicht legal definiert. Gemäß Zeichen 325.1 (Ild. Nr. 12 der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO) ist für verkehrsberuhigte Bereiche festgelegt, dass der Fahrzeugverkehr Schrittgeschwindigkeit einhalten muss. Schrittgeschwindigkeit ist außerdem z. B. vorgeschrieben für die Vorbeifahrt an in Haltestellen haltenden Bussen mit Warnblinklicht (§ 20 StVO), das Fahren mit Krankenfahrstühlen auf Gehwegen (§ 24 Abs. 2 StVO) und das Fahren in Fußgängerbereichen bei zugelassenem Fahrzeugverkehr (Zeichen 239, Ild. Nr. 18 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO).

Diese Regelungen verbindet der Gedanke des besonderen Schutzes und des Vorrangs der schwachen Verkehrsteilnehmer. Im Interesse derer Sicherheit soll dem Kraftfahrer eine Geschwindigkeit vorgegeben werden, die es ihm ermöglicht, sofort anzuhalten, wenn dies erforderlich ist. Zwecks einfacher Verständlichkeit wurde zur Umschreibung der unbestimmte Rechtsbegriff „Schrittgeschwindigkeit“ gewählt.

Die Verwendung unbestimmter Rechtsbegriffe in Gesetzes- und Verordnungstexten ist üblich und oft unumgänglich, um der Vielgestaltigkeit der Lebenswirklichkeit gerecht zu werden. Insbesondere im Straßenverkehrsrecht sind unbestimmte Rechtsbegriffe unentbehrlich, da starre Vorgaben häufig nicht geeignet sind, jede erdenkliche Situation im Straßenverkehr abzubilden. Nach der amtlichen Begründung zu Zeichen 325.1 ist Schrittgeschwindigkeit eine sehr langsame Geschwindigkeit, die der eines normal gehenden Fußgängers entspricht; sie muss jedenfalls wesentlich unter 20 km/h liegen. Ausgehend von dieser Begründung hat die Rechtsprechung die Schrittgeschwindigkeit im Einzelfall unterschiedlich ausgelegt. So hat beispielsweise das OLG Köln (VRS 68, 354) die Schrittgeschwindigkeit mit 4 bis 7 km/h angesetzt. Andere Gerichte ziehen eine Grenze bei 10 km/h. Insgesamt legt die Mehrheit in der Rechtsprechung eine Geschwindigkeit von 7 bis 10 km/h als Schrittgeschwindigkeit zugrunde.

Diese Werte bilden einen ausreichenden Maßstab als Orientierung für den Fahrzeugführer. Insbesondere ist ein gewisser Spielraum angezeigt, da verschiedene Fußgänger auch verschiedene Schrittgeschwindigkeiten aufweisen. Die Fahrzeuge dürfen - so im Ergebnis der Sinngehalt der Vorschriften - sich nicht schneller fortbewegen als der



Fußgängerverkehr und haben sich daher an diesem zu orientieren. Eine starre Geschwindigkeitsvorgabe, die sich nicht am Fußgängerverkehr orientiert, würde dem Schutzzweck der Vorschriften zuwiderlaufen.

Auch wäre sie kaum umsetzbar: Wie der Petent bereits richtigerweise anführt, beginnt die Tachoanzeige bei vielen Fahrzeugen erst bei 20 km/h, Fahrräder haben meist gar keinen Tacho. Eine fest vorgegebene Geschwindigkeit wäre in diesem Fall für den Fahrzeugführer kaum umsetzbar und in der Folge auch nicht kontrollierbar. Eine Ausrichtung an der Geschwindigkeit eines schreitenden Fußgängers ist daher besser geeignet, den Schutz der Fußgänger zu gewährleisten:

Es besteht daher kein Änderungsbedarf.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss im Ergebnis keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Ausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.