



DEUTSCHER
LANDKREISTAG

Deutscher Landkreistag · Postfach 11 02 52 · 10832 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Herrn
Referatsleiter StV 12
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

Ulrich-von-Hassell-Haus
Lennéstraße 11
10785 Berlin

Tel. 0 30/59 00 97 -

Fax 0 30/59 00 97 -

E-Mail
@Landkreistag.de

AZ: III-850-11

Datum: 19.4.2021

Per E-Mail: ref-stv12@bmvi.bund.de

Entwurf zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs- Ordnung (VwV-StVO)

Sehr geehrter ,
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurf für eine Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) und die Gelegenheit der Stellungnahme.

Leider ist innerhalb der kurzen Stellungnahmefrist – zumal über die Osterurlaubstage – keine angemessene Einbeziehung unserer Mitglieder möglich. Nachdem die Vorschriften der StVO im Wesentlichen von den Kommunen zu vollziehen sind, ist dies besonders bedauerlich. Der Sinn und Zweck eines Anhörungsverfahrens kann so nicht erfüllt werden.

Insofern können wir aufgrund der eingegangenen Rückmeldungen nur vorläufig und wie folgt Stellung nehmen:

- Zu Artikel 1 Nr. 1 b)

Die Verwaltungsvorschrift zu § 2 Absatz 4 Satz 3 und Satz 4 StVO soll nach dem Entwurf durch eine neue Nummer III ergänzt werden, wonach gemeinsame Rad- und Gehwege ohne Benutzungspflicht durch Aufbringung der Sinnbilder des Zeichens 240 gekennzeichnet werden können.

Eine solche Kennzeichnung halten wir für nicht sinnvoll. Sie würde im Ergebnis mehr Verwirrung stiften statt für die Verkehrsteilnehmer Klarheit zu schaffen, welche Regeln auf diesen Fahrradwegen gelten sollen:

Zwar wird ein Verkehrszeichen bzw. eine praktikable Möglichkeit vermisst, um nichtbenutzungspflichtige Fahrradwege als solche zu kennzeichnen. Diese Lücke sollte geschlossen werden. Allerdings kann dies schlechterdings nicht mit einem auf der Fahrbahn aufgebrachten Sinnbild des Zeichens 240 erfolgen, das gerade benutzungspflichtige Fahrradwege kennzeichnet: Üblicherweise werden Sinnbilder von angeordneten Verkehrszeichen auf die Fahrbahn aufgebracht, um deren Wirkung zu verdeutlichen. Es wäre für den durchschnittlichen Verkehrsteilnehmer daher nicht mehr nachvollziehbar, wenn abweichend hiervon nun auf nichtbenutzungspflichtige Fahrradwege ein Sinnbild aufgebracht würde, das gerade den

gegenteiligen Regelungsinhalt des Zeichens 240 (benutzungspflichtiger Fahrradweg) verdeutlichen soll.

- Zu Artikel 1 Nr. 7 c) dd) aaa)

Die Neufassung der Verwaltungsvorschrift zu § 29 Abs. 3 StVO betreffend die Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten wird v.a. unter zwei Aspekten kritisch bewertet. Um unnötigen zusätzlichen Verwaltungsaufwand sowohl für die Unternehmen als auch für die Behörden zu vermeiden, wird angeregt, einerseits die Beschränkung der Genehmigung auf fünf baugleiche Einzelfahrzeuge bzw. auf eine näher vorgegebene Zahl an Fahrzeugkombinationen zu streichen. Darüber hinaus sollten Unterschreitungen der Maße und Gewichte nicht nur bei geringfügigen Abweichungen als mitgenehmigt gelten, damit bei Unterschreitungen nicht fortlaufend neue Genehmigungen beantragt werden müssen:

Im Zusammenhang mit der Neufassung betreffend die Randnummer 95 (Einzeleraubnisse, Kurzzeiterlaubnisse und Dauererlaubnisse bei Großraum- und Schwertransporten) wird darauf hingewiesen, dass die bereits mit der letzten Änderung der VwV-StVO erfolgte Ergänzung, wonach ein Bescheid für bis zu fünf baugleiche Fahrzeugkombinationen erteilt werden kann, als Erleichterung für die Transportunternehmen gedacht war und als Klarstellung, dass ein Genehmigungsbescheid sich nicht nur auf ein konkretes Fahrzeug oder eine konkrete Fahrzeugkombination beschränkt.

Da es für die Verkehrssicherheit und den Schutz der Verkehrsanlagen keine Rolle spielt, ob für einen konkreten Großraum- und Schwertransport nur eine genau bezeichnete Fahrzeugkombination oder fünf weitere baugleiche Fahrzeugkombinationen oder noch mehr baugleiche Fahrzeugkombinationen alternativ eingesetzt werden können, wird aus der Praxis angeregt, die Beschränkung auf fünf baugleiche Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen generell entfallen zu lassen, und die Vorschrift wie folgt zu fassen:

„In einem Bescheid können mehrere baugleiche Einzelfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen aufgenommen werden.“

Diese Vereinfachung erscheint sachgerecht, denn wenn eine Fahrzeugkombination beispielsweise aus einer Zugmaschine, einer Untersetzachse (Dolly) und einem Auflieger besteht und ein Unternehmen über fünf baugleiche Zugmaschinen, fünf baugleiche Untersetzachsen und fünf baugleiche Auflieger verfügt, können daraus bereits 125 verschiedene, aber baugleiche Fahrzeugkombinationen gebildet werden.

Da die Großraum- und Schwertransporte durchführenden Unternehmen bei der Antragstellung, welche unter Umständen mehrere Wochen vor Durchführung eines Transportes liegen kann oder muss, aus organisatorischen Gründen häufig noch nicht angeben können, welche der möglichen Fahrzeugkombinationen genau zum Einsatz kommt, führt die Beschränkung auf fünf Fahrzeuge (die ja als Erweiterung oder Erleichterung gedacht war) zu unnötigen Problemen in der Praxis. Dazu gehört, dass für einen Transport nun teilweise mehrere identische Anträge gestellt werden, die sich nur im Kennzeichen der eingesetzten (baugleichen) Fahrzeuge unterscheiden, obwohl nur eine der Genehmigungen tatsächlich benötigt wird. Weiterhin werden häufig kurzfristige Änderungen der Genehmigungen beantragt, die nur in der Änderung des eingesetzten Fahrzeuges bestehen. Zwar wurde versucht, den Problemen mit einer „Auslegung“ der Beschränkung auf „fünf Fahrzeugkombinationen“ dahingehend, dass dies auch noch vorliegt, wenn fünf Zugmaschinen und zehn Anhänger oder zehn Zugmaschinen und fünf Anhängern (so wie die Regelung nun vorgesehen ist) zu begegnen, aber auch dies bringt immer noch unnötigen Mehraufwand für die Wirtschaft und für die Genehmigungsbehörden mit sich, weshalb der Bescheid gleich für mehrere baugleiche Einzelfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen erteilt werden können sollte.

Mit Blick auf die bürokratischen Auswirkungen auf Unternehmen und Behörden wird die Neufassung der Verwaltungsvorschrift auch hinsichtlich mitgenehmigter Unterschreitungen der Maße und Gewichte kritisch:

Nach bisher geübter Praxis stellen betroffene Unternehmen einen Antrag (je nach Gewicht für 3 Monate oder 1 Jahr), der Maximalangaben zu Gewicht, Länge, Breite und Höhe enthält. Die Stellungnahmen der beteiligten und angehörten Stellen werden dann für diese maximale Beladung etc. abgegeben. Die Unternehmen haben dann die Möglichkeit, die genehmigte Zugkombination für verschiedene unteilbare Ladungen (z.B. für den Transport unterschiedlich schwerer Baumaschinen) zu nutzen. Dabei müssen natürlich die Auflagen für die maximale Beladung erfüllt werden. Ein Speditionsunternehmen kann aber in dem vorgegebenen Streckenbereich (angrenzende Landkreise) mit einer einzigen genehmigten Zugkombination von 56 t unterschiedliche Maschinen mit einem zul. Gesamtgewicht von z.B. 41,8t bis zu 56 t transportieren.

Nach dem neuen Wortlaut der Verwaltungsvorschrift („Bei Erlaubnissen im anhörfreien Bereich gelten Unterschreitungen der in der Erlaubnis angegebenen Maße und Gewichte als mitgenehmigt. Bei Erlaubnissen außerhalb des anhörfreien Bereichs gelten geringfügige Unterschreitungen der Abmessungen der Ladung von bis zu 15 cm und des Gewichts bzw. der Achslasten des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination von bis zu 5% als mitgenehmigt.“) müssten die Unternehmen dagegen bereits bei geringfügigen Abweichungen eine neuerliche Genehmigung beantragen.

Dies erscheint nicht sachgemäß und führt zu einem unnötig hohen zusätzlichen Aufwand (Zeit und Kosten) sowohl bei den Unternehmen als auch bei der Verwaltung.

- Zu Artikel 1 Nr. 7 c) dd) aaa) [Randnummer 98 c)]

Nach der beabsichtigten Regelung unter Randnummer 98 c) dürfen Dauererlaubnisse für bestimmte Fahrwege oder flächendeckend unter anderem dann nicht erteilt werden, wenn polizeiliche Maßnahmen erforderlich sind.

Nachdem auch die Stellungnahmen der staatlichen Bauämter und der Autobahn GmbH polizeiliche Maßnahmen enthalten (z.B. Sperren der Gegenfahrbahn durch die Polizei), könnte in diesen Fällen keine flächendeckende Dauererlaubnis mehr erteilt werden, was zu einem erheblichen bürokratischen Mehraufwand führen dürfte.

Die Verwaltungsvorschrift sollte daher entsprechend angepasst werden.

- Zu Artikel 1 Nr. 7 c) dd) aaa) [Randnummer 99 aa)]

Die seit der letzten Änderung der VwV-StVO in 2017 enthaltene Vorgabe, die Fahrauflagen im Erlaubnisbescheid getrennt nach Fahrweg chronologisch zu gliedern, ist in VEMAGS bis heute noch nicht möglich.

Wir schlagen daher vor, in Art. 1 Nr. 7 c) Randnummer 99 aa) nach dem Wort „sind“ die Worte „soweit technisch möglich“ zu ergänzen.

- Zu Artikel 1 Nr. 17 f)

Zu der Änderung der Verwaltungsvorschrift zu § 45 Abs. 6 durch Ersetzung des Wortes „zuständig“ durch „anordnungsbefugt“ wird angemerkt, dass in der Verwaltungsvorschrift auch eine Aufzählung der anordnungsbefugten Straßenbaubehörden oder aber ein Verweis auf eine entsprechende Entscheidung der Länder erfolgen sollte.

- Zu Artikel 1 Nr. 17 g)

Zu den einzelnen Ausführungen betreffend die neue Verwaltungsvorschrift zu § 45 Abs. 11 (Randnummern 73 ff.) wird allgemein angemerkt, dass das Verhältnis und das Zusammenwirken zwischen dem Fernstraßen-Bundesamt bzw. der aufgrund von § 6 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz beliehenen Gesellschaft privaten Rechts und den Straßenverkehrsbehörden der Länder in der derzeitigen Fassung der Verwaltungsvorschrift lediglich umrissen ist. Aufgrund des Fehlens klarer Handlungsleitlinien werden Schwierigkeiten bei der praktischen Anwendung und entsprechende Einschränkungen befürchtet.

Im Einzelnen wird zu Nummer III der Verwaltungsvorschrift zu § 45 Abs. 11 (Randnummer 75) eine genaue Definition vermisst, wer an Autobahnanschlussstellen für die Anordnung von vorrangeregelnden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen einschließlich Wechsellichtzeichen federführend ist und das Benehmen herzustellen hat.

Zu Nummer IV (Randnummer 76) wird angeregt, die Maßgabe einer frühzeitigen Unterrichtung der zuständigen Behörden nicht – wie in der aktuellen Entwurfsfassung in Satz 7 – lediglich für den Fall vorzusehen, dass kleinräumige Umleitungen im Basisnetz erfolgen sollen/müssen. Sperrungen der Autobahn haben vielmehr stets einen großen Einfluss auf das nachgeordnete Straßennetz. Zahlreiche Verkehrsteilnehmer nutzen die ausgewiesenen Bedarfsumleitungen und sonstigen Verbindungen zwischen Autobahnanschlussstellen, selbst wenn die behördlich angeordnete Umleitung im Wesentlichen über die Autobahn führt.

Satz 3 der Nummer IV sollte daher wie folgt gefasst werden:

„Das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz beliehene Gesellschaft privaten Rechts hat in seiner bzw. ihrer Eigenschaft als für den Straßenbau zuständige Behörde die anordnenden Behörden frühzeitig zu unterrichten und die Erforderlichkeit der Sperrung und den Grund der zeitlichen Dauer nachvollziehbar darzulegen.“

Wir bitten um Berücksichtigung unserer vorstehenden Anmerkungen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag