

Deutscher Städtetag | Hausvogteiplatz 1 | 10117 Berlin

Herrn

Leiter des Referates StV 12  
Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

per E-Mail: [ref-stv12@bmvi.bund.de](mailto:ref-stv12@bmvi.bund.de)

**Entwurf einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der  
Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung  
(VwV-StVO)– Verbändeanhörung  
Ihr Aktenzeichen: StV 12/7332.5/20**

Sehr geehrter Herr ,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 31.03.2021 und die Gelegenheit,  
Hinweise und Anmerkungen einzubringen zu dürfen. Die Initiative Ih-  
res Hauses bezüglich der erwarteten Anpassung der Verwaltungsvor-  
schrift zur besseren Anwendung der StVO nach der Novelle des letzten  
Jahres begrüßen wir grundsätzlich ausdrücklich.

Für die kurze Fristsetzung über die Osterferienzeit fehlt uns allerdings  
jedes Verständnis. Sie verhindert eine qualifizierte Beteiligung unseres  
Mitgliedsbereich, die notwendige intensive Prüfung durch Praktikerin-  
nen und Praktiker und die Abstimmung unter den kommunalen Spit-  
zenverbänden. Eine Begründung für die Fristsetzung haben wir den  
Unterlagen nicht entnehmen können. Wir weisen darauf hin, dass  
durch solche kurzen Beteiligungen schwerwiegende Fehler in Rechts-  
setzungsverfahren entstehen und unentdeckt bleiben können und er-  
lauben uns, auch das Beteiligungsmanagement Ihres Hauses darüber  
zu informieren.

Nachfolgend übermitteln wir Ihnen daher Anmerkungen zu den aus  
unserer Sicht in der Kürze der Zeit wichtigen Punkten:

19.04.2021/

**Kontakt**

@staedtetag.de  
Hausvogteiplatz 1  
10117 Berlin

Telefon 030 37711-  
Telefax 030 37711-

[www.staedtetag.de](http://www.staedtetag.de)

Aktenzeichen  
66.05.50 D

**Hauptgeschäftsstelle Berlin**

Hausvogteiplatz 1  
10117 Berlin  
Telefon 030 37711-0

**Hauptgeschäftsstelle Köln**

Gereonstraße 18-32  
50670 Köln  
Telefon 0221 3771-0

**Europabüro Brüssel**

Avenue des Nerviens 9-31  
1040 Bruxelles / Belgien  
Telefon +32 2 74016-20

## A) Radverkehr

### Zu 1. Änderung der VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO „Straßenbenutzung durch Fahrzeuge“ (im Entwurf S. 6/7)

Die Änderung unter a) Randnummer 9 letzter Satz "für Straßen mit einer Geschwindigkeit von über 50 km/h" in Verbindung mit dem Wort "kann" wird unter Verweis auf die VwV-StVO zu Z. 274 Randnummer 10 abgelehnt. Danach kommt innerorts eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 70 km/h grundsätzlich nur auf Vorfahrtsstraßen in Betracht, auf denen benutzungspflichtige Radwege vorhanden sind.

### Zu a) aa) Nummer I Rn 10-12

In diesem Abschnitt werden Schutzstreifen und Radfahrstreifen neu geregelt. Hier wird beim Schutzstreifen (Rn 12) geregelt, dass er so breit sein muss, dass er einschließlich des Sicherungsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radverkehr bietet. Befindet sich rechts von dem Schutzstreifen ein Seitenstreifen, kommt ein Schutzstreifen in der Regel nicht in Betracht, es sei denn, es wird ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr geschaffen.

Hier ist u.E. noch nicht geregelt, wenn neben dem Schutzstreifen auf dem Gehweg geparkt wird. Diese Regelung sollte noch mit aufgenommen werden, da auch diese Fahrzeuge direkt neben dem Schutzstreifen stehen und die Problematik die gleiche ist.

Auch bei einem Radfahrstreifen gibt es die gleichen Probleme mit dem Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen. Auch diese Problematik ist u.E. noch nicht in dem Entwurf berücksichtigt worden.

Es stellt sich weiterhin die Frage, wie mit dem Bestand zu verfahren ist. Bereits angelegte Radfahrstreifen und Schutzstreifen für Radfahrende erfüllen diese Voraussetzungen nicht oder nicht immer. Haben diese Bestandschutz oder müssen sie ggf. zurückgebaut/entfernt werden? Eine eindeutige Regelung wäre hier wünschenswert.

### Zu a) Randnummer 10 (Seite 7 im Entwurf) Radfahrstreifen bei starkem Kraftfahrzeugverkehr: Markierung von breiteren Radfahrstreifen oder zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr erforderlich

Hier muss zwingend eine Quantifizierung erfolgen. Die Begriffe "starker Kraftfahrzeugverkehr" und "breiter Radfahrstreifen" sind zu unbestimmt für eine Verwaltungsvorschrift, die der Ermessungslenkung dienen soll. Dasselbe gilt für den "zusätzlichen Sicherheitsraum". In der ERA sind dazu

in Tabelle 5 (Breitenmaße und Sicherheitstrennstreifen) keine Angaben zu finden.

Zu a) Randnummer 11: Die Regelung sehen wir kritisch. Durch die Formulierung sind Radfahrstreifen vorrangig anzulegen, auch wenn nach ERA Bild 7 bzw. 8 lediglich Belastungsbereich II ermittelt wurde und somit Schutzstreifen die geeignete Führungsform sind.

In dem Änderungsentwurf fehlen Vorgaben zum Umgang mit dem Konfliktfeld Schutzstreifen - ruhender Verkehr (analog zu VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2, Randnr. 27 für Radfahrstreifen). Diese sollten ergänzt werden.

Zu b) Neue Nummer III der VwV-StVO „Zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4“ (Seite 8 im Entwurf) – Kennzeichnung von gemeinsamen Rad- und Gehwegen ohne Benutzungspflicht

*„III. Gemeinsame Rad- und Gehwege ohne Benutzungspflicht können durch Aufbringung der Sinnbilder des Zeichens 240 gekennzeichnet werden.“*

Die Regelung wird von uns zwar grundsätzlich begrüßt, da bei der Aufhebung der Benutzungspflicht – wenn dem Radverkehr weiterhin die Nutzung des Gehwegs erlaubt sein soll – als alternative Kennzeichnung bisher nur die Beschilderung mit Zeichen 239 StVO („Gehweg“) und dem Zusatzzeichen 1022-10 StVO („Radverkehr frei“) StVO-konform zulässig war. Aufgrund der mit dieser Beschilderung für den Radverkehr verbundenen Schrittgeschwindigkeit ist die Regelung aber wenig praxistauglich.

Bei der Markierung des Sinnbildes ohne die Errichtung eines entsprechenden Verkehrszeichens wird die Sichtbarkeit im Herbst und Winter (Laub und Schnee) regelmäßig eingeschränkt sein. Eine Kennzeichnung in Form von Piktogrammen ist von der Fahrbahn aus häufig schlecht erkennbar und bei verschiedenen Befestigungsarten nur schwer oder gar nicht herstellbar. Zu befürchten ist weiterhin, dass die relativ einfach mit Schablonen herstellbaren Piktogramme missbraucht werden, um Gehwegradfahren (bspw. nach einem Unfall) zu „legalisieren“.

Fraglich ist zudem, ob die mit dem Sinnbild markierten Wege vom Rad- und Fußverkehr als nicht benutzungspflichtig wahrgenommen werden, da bislang lediglich das Zeichen 240 StVO bekannt ist. Gegebenenfalls könnte hier mittels Hinweistafeln, die die Markierung zur Einführung erläutern, Abhilfe geschaffen werden. Zudem ist unklar bzw. nicht konkret geregelt, woher (abgesehen vom Rücksichtnahmegebot des § 1 StVO) für den Radverkehr die angepasste Geschwindigkeit – sofern diese wie beim Zeichen 240 StVO („gemeinsamer Geh- und Radweg“) gelten soll – abgeleitet werden kann. Weiterführende Anmerkungen im Begründungsteil sind dazu daher ausdrücklich erwünscht. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme der

kommunalen Spitzenverbände zur StVO-Novelle vom 18.10.2019 (Seite 40) zu dieser Thematik verwiesen.

Bereits mit der bestehenden Rechtslage ist festzustellen, dass vielen am Verkehr Teilnehmenden die spezifischen Regelungen der verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs hinsichtlich Benutzungspflicht und sonstigen Verhaltensnormen nicht geläufig sind. Die Einführung einer weiteren Regelung könnte diese Problematik verschärfen, statt sie zu mildern.

Vorgeschlagen wird die Aufhebung der lebensfremden Vorgabe der Schrittgeschwindigkeit auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen zu Gunsten einer Rücksichtnahme und nötigenfalls Anpassung der Geschwindigkeit des Radverkehrs an den Fußverkehr.

zu § 2 Absatz 4 Satz 3 und 4 Nr. I regen wir eine Klarstellung an, dass ein Radweg ohne Benutzungspflicht (rechtsseitig) mit dem Zusatzzeichen "Radverkehr frei" (1022-10) gekennzeichnet werden kann (s. unten weitergehender Anpassungsbedarf). Bisher findet sich eine solche Regelung nur zur Freigabe linker Radwege (zu Absatz 4 Satz 3 und 4 Nr. II).

#### Zu 2. Änderung der VwV zu § 9 Abs. 2 StVO „Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren“

Die Formulierung „oder an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301“ ist ungünstig und missverständlich gewählt, da nicht klar erkennbar ist, dass sie sich lediglich auf die abgesetzten Radwege bezieht und kein weiteres Ausschlusskriterium für das Markieren einer Furt ist. So könnte (im Widerspruch zu Satz 1) ein grundsätzliches Markierungsverbot an Kreuzungen in Verbindung mit Z 301 herausgelesen werden.

Im Weiteren fehlt an dieser Stelle der Hinweis auf die Möglichkeit, dass auch bei mehr als 5 m abgesetzten Radwegen in begründeten Fällen eine Vorfahrtsregelung für den Radverkehr im Zuge der bevorrechtigten Straße mit zusätzlichen Verkehrszeichen angeordnet werden kann und dann auch durch eine Furtmarkierung zu verdeutlichen ist.

Deshalb wird folgende klarstellende Formulierung vorgeschlagen:

**"... oder mit Zeichen 301 bevorrechtigten Straßen, soweit nicht eine Bevorrechtigung der abgesetzten Radverkehrsführung durch zusätzliche Verkehrszeichen angeordnet ist ..."**

#### Zu 3. Änderung der VwV zu § 12 „Halten und Parken“ (Seite 9 im Entwurf)

*Wo es erforderlich ist, kann auch die Parkverbotsstrecke von 5 bzw. 8 m zur Unterstreichung des Verbots entsprechend gekennzeichnet werden.*

Dies widerspricht der VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 Nr. 1, wonach Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, nicht

anzuordnen sind, sowie dem Grundansatz der StVO, das nicht notwendige Verkehrszeichen nicht anzuordnen sind. Es fehlen die Kriterien, bei welchen Umständen die Kennzeichnung erforderlich ist. Auf Grundlage der VwV ist so eine Vielzahl von Forderungen nach Kennzeichnung zu erwarten, die die Straßenverkehrsbehörden nur begründet abgelehnt werden können. Die Ergänzung ist deshalb hinsichtlich der Gründe der Erforderlichkeit zu konkretisieren oder **zu streichen**.

#### Zu 9. Änderung der VwV zu § 37 Abs. 2 Nummern 1 und 2 StVO – Grünpfeilregelung für Radfahrende

Die Einsatzkriterien für Z 721 in Zu- und Abfahrten, insbesondere die Frage, ob dort Radverkehrsanlagen erforderlich sind, sind unklar. Im Rahmen einer Bund-Länder-Telefonkonferenz (Bund-Länder-Fachausschuss-StVO) am 28. April 2020 wurde das BMVI von Ländervertretern u. a. um Angabe gebeten, ob der neue Grünpfeil für den Radverkehr auch an Straßen ohne Radverkehrsanlagen angeordnet werden kann, wenn Radverkehr also auf der Fahrbahn im Mischverkehr erfolgt. Das BMVI wollte diese Frage klären. Entsprechende Regelungen sind in der VwV-StVO nicht ersichtlich.

Die Änderung zu XII Rn. 39 sollte um die folgenden weiteren Ausnahmen ergänzt werden:

**„- wenn dem entgegenkommenden Verkehr ein konfliktfreies Abbiegen nach links signalisiert wird und der Radverkehr nach dem Rechtsabbiegen nicht auf einer benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage geführt wird - wenn für den entgegenkommenden Linksabbieger der grüne Pfeil gemäß § 37 Abs.2 Nr. 1 Satz 4 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) verwendet wird und der Radverkehr nach dem Rechtsabbiegen nicht auf einer benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage geführt wird.**

Zur Änderung zu Ziffer XII Rn. 43 wird angemerkt, dass in der VwV-StVO zu § 37 Abs. 2 StVO, Rn 37, die Größe des Grünpfeils definiert wird, für den Grünpfeil für den Radverkehr aber nicht. Hier schlagen wir eine einheitliche Vorgehensweise vor.

#### Zu 11. Änderung der VwV zu § 39 StVO

Die Soll-Verpflichtungen in den Randnummern 6 und 7 sind **zu streichen**, da die angegebenen Gründe nicht akzeptabel sind:

- Angegebener Grund "... an Orten, an denen eine erhöhte Anzahl von Falschparkern zu erwarten ist, ...": Entscheidungen der Straßenverkehrsbehörde sind stets vom Grundsatz ordnungsgemäßen Verhaltens bestimmt. Die korrekte Verkehrszeichenanbringung eröffnet grundsätzlich die Möglichkeit ihrer Befolgung.

- Angegebener Grund "... an Orten mit hohem Parkdruck ...": In ausgedehnten innerstädtischen Wohngebieten herrscht im allgemeinen hoher Parkdruck. Die korrekte Verkehrszeichenanbringung eröffnet grundsätzlich die Möglichkeit ihrer Befolgung, ohne dass es hiernach zum innerstädtischen Regelfall werdender Sinnbildfahrbahnmarkierung bedarf. Es entstünde unverhältnismäßiger Einrichtungs- und Unterhaltungsaufwand für den Straßenbaulastträger.

Die Sinnbildmarkierung sollte stattdessen als "kann"-Option, die unter besonderen Umständen des Einzelfalls zur Anwendung gelangt, deklariert werden.

#### Zu 13. Änderung zu § 41 StVO

##### Zu 13 a) (Seite 24 im Entwurf) *Änderung der Begegnungsbreite von 3,5m auf 4,5m*

Dies wird abgelehnt. Ob der Radverkehr in der Gegenrichtung zugelassen werden kann, hängt immer von den örtlichen Bedingungen (Verkehrsstärke, Frequenz ÖPNV, Ausweichstellen) ab und sollte weiterhin im Ermessen der Straßenverkehrsbehörden liegen. Mit der jetzt vorgenommenen Formulierung wird die Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr eher verhindert als gefördert und müsste gegebenenfalls zurückgenommen werden. Es wird folgender Vorschlag unterbreitet: "**muss**" bei Begegnungsbreite 4,5m bei Linienbusverkehr oder stärkerem Verkehr mit Lkw, im Übrigen "**kann**" bei einer Begegnungsbreite von 3,5m.

##### Zu 13 b) „zu Zeichen 220 Einbahnstraße“ (Seite 25 im Entwurf) *Begegnungsbreite*

Klarstellungen zur Bemessung der „ausreichenden Begegnungsbreite“, z.B. ein Verweis auf die RASt, Bild 17. Die Verbreiterung der ausreichenden Begegnungsbreite bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen auf 4,5 m in Anlehnung an Bild 17 der ERA wird befürwortet. Wünschenswert wäre eine redaktionelle Anpassung dergestalt, dass die Breite eindeutig der „ausreichenden Begegnungsbreite“ zugeordnet werden kann und nicht den „kurzen Engstellen“.

Der angefügte Satz 2 ist unverständlich und unklar.

Die Vorgabe der ausreichenden Begegnungsbreite steht zudem im Widerspruch zur ERA Kap. 7.2, die auch Einbahnstraßen mit Fahrgassen geringer Breite (keine Begegnung möglich) und ausreichend Ausweichmöglichkeiten als geeignet ansieht, wenn eine Begegnung zwischen Kfz und Radverkehr unwahrscheinlich ist (niedrige Verkehrsstärke, ausreichend Ausweichstellen, geringe Abschnittslängen).

Zu 13 c) Nr. 3 „Zu Zeichen 342 Haifischzähne“ (Seite 28 im Entwurf)

Aus dem Entwurf geht nicht klar hervor, inwiefern möglicherweise auch in weiteren Situationen eine Anwendung möglich ist. Die Formulierung „sowie weiterer Hauptverkehrsstraßen“ bezieht sich vermutlich auf die Aufzählung zu den Straßen abseits der Rechts-vor-links-Regelung, könnte aber auch als weiterer Anwendungsfall der Hervorhebung einer Wartepflicht verstanden werden. Andere Zweirichtungsradwege könnten der Regelung somit sinnvoll unterfallen.

Der Anwendungsbereich des Zeichens 342 (Haifischzähne) an Radschnellwegen sollte daher ausdrücklich auf Fahrradstraßen ausgeweitet werden.

Denkbar wäre aus unserer Sicht etwa auch eine Verdeutlichung von Vorfahrtsregelungen zugunsten des ÖPNV durch Haifischzähne.

Um den Anwendungsbereich zu erweitern bzw. weitere Einsatzmöglichkeiten zu verdeutlichen, wird folgende Ergänzung (**fett und unterstrichen**) vorgeschlagen:

„3. Eine Anordnung zur Hervorhebung einer Wartepflicht für den Fahrverkehr infolge einer bestehenden Rechts-vor-links-Regelung **oder einer sonstigen Vorfahrtsregelung** abseits der Bundes-, Landes und Kreisstraßen sowie weiterer Hauptverkehrsstraßen kommt insbesondere an schlecht **erkennbaren** Kreuzungen und Einmündungen in Betracht, **wenn ein zwingendes Erfordernis für die Markierung besteht, z.B. eine besondere Unfalllage.**“

Eine Vorschrift, wonach die Hervorhebung der Wartepflicht „insbesondere an schlecht einsehbaren Kreuzungen und Einmündungen, die eine besondere Sorgfalt erfordern“ in Betracht kommt, ist nicht zielführend und wird nicht unterstützt. Wie richtigerweise formuliert, ist an schlecht einsehbaren Kreuzungen und Einmündungen ohnehin eine besondere Sorgfalt erforderlich, auch ohne zusätzlichen Hinweis. Sinnvoll wären "Haifischzähne" als Ausnahme gegebenenfalls nur an Kreuzungen und Einmündungen, die selbst schlecht erkennbar sind und daher ein zwingendes Erfordernis für die Markierung besteht, z.B. eine besondere Unfalllage.

Soll die Markierung eine Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs im Zuge von Kreuzungen oder Einmündungen von Radschnellwegen hervorheben, ist sie auf beiden Seiten entlang der Fahrbahnkanten über die gesamte Fahrbahnbreite anzuordnen. Eine entsprechende Markierung empfiehlt sich insbesondere bei Zweirichtungsradwegen.

Zu 13 e) und f) Zu Zeichen 244.1 und 244.2 „Beginn und Ende einer Fahrradstraße“ (Seite 25 ff. im Entwurf)

### *Anordnung einer Fahrradstraße/Fahrradzone auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte*

Mit der geänderten VwV-StVO wird einer entsprechenden Forderung der von der Verkehrsministerkonferenz einberufenen Ad-hoc-Arbeitsgemeinschaft „Radverkehr“ zur Erleichterung des Einsatzes von Fahrradstraßen entsprochen werden. In diesem Bericht wird dies jedoch daran geknüpft, dass durch ein Radverkehrskonzept eine Netzbedeutung für den Radverkehr nachgewiesen wird. Dieser Nachweis oder zumindest ein Hinweis auf die Netzbedeutung sollte auch in der geänderten VwV-StVO verankert sein, um eine Abgrenzung von Tempo-30-Zonen zu erreichen.

Durch die gewählte Formulierung dürfen Fahrradstraßen auch auf Straßen mit übergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr in Betracht gezogen werden, wenn eine hohe Fahrradverkehrsdichte zu erwarten ist. Eine Präzisierung des unbestimmten Rechtsbegriffs „hohe Fahrradverkehrsdichte“ analog der Begründung zur Änderung der StVO-VwV zu § 37 (Seiten 75 und 76 im Entwurf) halten wir für notwendig. Die Begriffe "hohe oder zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte" sind zu unbestimmt für eine Verwaltungsvorschrift, die der Ermessungslenkung dienen soll. Hier wird das Ermessen allein an die Straßenverkehrsbehörden delegiert (siehe auch Begründung, Seite 53) und eine aus unserer Sicht falsche Entscheidung zu den Voraussetzungen für die Anordnung von Fahrradzonen auch auf Fahrradstraßen ausgedehnt werden. Mit der Voraussetzung "hohe oder zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte" wird es den Straßenverkehrsbehörden kaum möglich, Forderungen nach Fahrradstraßen nicht zu entsprechen. Zugleich ist der Zusatz „oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr“ unserer Ansicht nach **zu streichen**. Bei dieser Formulierung besteht die Gefahr, dass auch Straßen ausgewiesen werden (müssen), die keine hohe Fahrradverkehrsdichte aufweisen und vom Netzcharakter für den Radverkehr nicht von Bedeutung sind. Damit kann die Akzeptanz des Instruments „Fahrradstraße“ sinken; dies zumal in solchen Straßen, für die zumeist bereits Tempo 30-Regelungen bestehen.

Problematisch wird es in diesem Zusammenhang, die Tatbestandsvoraussetzungen nach § 39 Abs. 1, § 45 Abs. 1 Satz 1, § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO nachzuweisen. Wie sollen die Gründe der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs und die zwingende Erforderlichkeit nachgewiesen werden, wenn der Radverkehrsanteil unter 50% liegt, weiterer Fahrzeugverkehr nur ausnahmsweise zugelassen werden kann - was ausdrücklich, unterstützt wird um den Sinn und Zweck einer Fahrradstraße zu gewährleisten - und in der VwV-StVO keine weiteren Anhaltspunkte genannt sind?

Auch gibt es durchaus Straßen, die sowohl eine hohe Fahrradverkehrsdichte als auch ein hohes Verkehrsaufkommen aufweisen.



Derzeit sind zur Ausweisung von Fahrradstraßen Klagen in unseren Mitgliedstädten anhängig. Dort geht es um Innenstadtstraßen mit einem Radverkehrsanteil weit über 50%. Gleichwohl erweist es sich als schwierig, einen entsprechenden Nachweis zu führen und es nicht sicher, dass die Verwaltungsgerichte der städtischen Argumentation folgen werden.

Die jetzige Formulierung der Verwaltungsvorschrift für Fahrradstraßen ist deshalb beizubehalten und auch für Fahrradzonen anzuwenden. Die neue Formulierung wird abgelehnt.

Zudem empfehlen wir folgende Ergänzungen, weil sie sinnvoll und für die praktische Anwendung zuträglich sind:

**„IV. Am Anfang einer Fahrradstraße ist Zeichen 244.1 so aufzustellen, dass es bereits auf ausreichende Entfernung vor dem Einfahren in den Bereich wahrgenommen werden kann. Dazu kann es erforderlich sein, dass das Zeichen von Einmündungen oder Kreuzungen abgesetzt oder beidseitig aufgestellt wird. Abweichend von Nummer III 9 zu §§ 39 bis 43; Randnummer 28 empfiehlt es sich, das Zeichen 244.2 auf der Rückseite des Zeichens 244.1 aufzubringen.“**

**V. Der Beginn und die Fortdauer der Fahrradstraße sowie die geltende Geschwindigkeitsregelung kann durch Aufbringung des Zeichens 244.1 und /oder Sinnbilds „30“ auf der Fahrbahn verdeutlicht werden.“**

Zu Begründung zu Nummer 13

Die Begründung zur Änderung zu Nummer 13, Buchstabe b ist zu überarbeiten. Eine vermehrte Öffnung ist aufgrund der verschärften Bestimmungen zum Bus- und Schwerverkehr nicht zu erwarten. Die Ausführungen zur Begegnungsbreite sollten begründet bzw. erläutert werden.

In der Begründung zur Änderung zu Nummer 13, Buchstabe f muss es im letzten Satz richtig statt „Senk- und Schrägparkstände“ heißen: ..., sollte jedoch auf **Senkrecht**- und Schrägparkstände verzichtet werden.

Zu Zeichen 244.3 und 244.4 „Beginn und Ende einer Fahrradzone“ (Seite 26 im Entwurf)

Es ist eine Klarstellung zur Ermittlung der „hohen Fahrradverkehrsdichte“ für die Fahrradzone notwendig. Fahrradzonen sollten grundsätzlich nur in Gebieten angeordnet werden dürfen, wo in der **überwiegenden Zahl der Straßen** eine hohe Fahrradverkehrsdichte zu verzeichnen ist oder realistisch zu erwarten ist. Zudem ist, wie bereits unter Punkt 2 erwähnt, generell die Präzisierung des unbestimmten Rechtsbegriffes „hohe Fahrradverkehrsdichte“ notwendig.

Zu 13 j) 1 Anordnungsvoraussetzungen Zeichen 277.1 (Seite 27 im Entwurf)

Die unter I. angeführten Tatbestandsvoraussetzungen widersprechen der Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 276. Gerade die genannten Punkte "Engstellen, Gefäll- und Steigungsstrecken oder eine regelmäßig nur schwer zu überblickende Verkehrslage" sind Situationen, bei denen die Gefährlichkeit des Überholens bereits ausreichend erkennbar ist und die Regelungen des § 5 StVO schon greifen. Die Verwaltungsvorschrift darf deshalb u.E. nicht so formuliert werden.

Zeichen 277.1 sollte nur auf den Strecken angeordnet werden, auf denen eine besondere Gefährdung des Verkehrs mit einspurigen Fahrzeugen besteht und die sich als besonders gefahrenträchtig (besondere Unfalllage) erwiesen haben.

Auf keinen Fall sollte das Zeichen dort angeordnet werden, wo einspurige Fahrzeuge häufig verbotswidrig überholt werden. Vergleichbare Forderungen werden aus der Bevölkerung an die städtischen Straßenverkehrsbehörde herangetragen. Eine dergestalt regelmäßige oder übermäßige Anwendung widerspräche aber den Regelungen des § 5 StVO und würde nach unserer Einschätzung dazu führen, dass die Kraftfahrer davon ausgehen, dass das allgemeingültige Überholverbot nur bei vorhandener Beschilderung gilt und § 5 StVO noch häufiger missachtet wird.

Eine Klarstellung zur Verwendung des Zeichen 277.1 StVO in den Fällen eines bereits bestehenden gesetzlichen Überholverbotes nach § 5 Abs. 4 StVO halten wir im Ergebnis für notwendig. So sollten besondere Situationen oder Grenzfälle bei denen ein gesetzliches Überholverbot besteht, definiert und nur dann mit einbezogen werden - d.h. in diesen Grenzfällen sollte es zur Verdeutlichung / Klarstellung VZ 277.1 möglich sein.

*Zu Zeichen 350.1 und 350.2 „Radschnellweg und Ende Radschnellweg“*  
(Seite 28 im Entwurf)

Weitergehende Ausführungen zu Kriterien, wann ein Radweg als Radschnellweg beschildert werden kann (Mindestbreite des Radweges, Vorfahrt an den Einmündungen bzw. Kreuzungen, BASt-Anforderungen an Radschnellverbindungen usw.) sind zwingend erforderlich. Zudem ist eine Klarstellung, ob bei straßenbegleitenden Radschnellwegen zusätzlich wegen der Benutzungspflicht auch das Zeichen 237 StVO („Radweg“) errichtet werden muss, notwendig. Ferner weist uns Mitgliedstädte darauf hin, dass im Zuge von Machbarkeitsstudien zu Radschnellverbindungen aus dem Umland in die Innenstadt keine durchgängigen Wegebeziehungen auf baulichen Radwegen möglich waren. Vielmehr ergeben sich auf den Streckenzügen neben baulichen Radwegen auch immer wieder Abschnitte, auf denen nur Radfahrstreifen möglich sind oder die Führung durch Fahrradstraßen verläuft. Dies gilt es etwa im Hinblick auf weitere notwendige

Festlegungen der Kriterien für die Anordnungsvoraussetzungen zu berücksichtigen. So sollten insbesondere auch – mindestens kurze Abschnitte von - Radfahrstreifen als Radschnellwege beschildert werden können.

Zeichen 350.1 StVO ist bisher als Hinweisschild mit keinerlei Regelungswirkung in der StVO aufgeführt. Es wird angeregt, dieses Verkehrszeichen mit einem an Zeichen 244.1 StVO angelehnten Regelungscharakter zu versehen.

### Sonstige Vorschläge zur Änderung/Ergänzung der VwV-StVO zur Förderung des Radverkehrs

Um neben der besonderen Rolle des öffentlichen Personennahverkehrs auch die Förderung des Radverkehrs in der Breite der Anwendung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zu verankern, schlagen wir folgende Ergänzungen bzw. Änderungen (**fett und unterstrichen**) der Verwaltungsvorschrift vor.

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

*„I. (...) 2. Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel **und des Radverkehrs** ist dabei besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“*

### VwV zu § 41 - Zeichen 239 Gehweg

In letzter Zeit hat sich in Sachen Radverkehr die Thematik ergeben, dass offenbar bei Anordnenden und Nutzenden regelmäßig Unklarheiten bestehen, ob man im Falle von straßenbegleitenden Gehwegen linksseitig "Radfahrer frei" (Radverkehr in Gegenrichtung) anordnen kann (z.B. im Falle der Schulwegsicherheit zur Erreichung einer Signalanlage), wenn der Radweg in Fahrtrichtung schmal ist oder gar keiner vorhanden ist. Wir leiten die Möglichkeit der Freigabe von Gehwegen für Radfahrer in Gegenrichtung bisher immer daraus ab, dass das Rechtsfahrgebot für Radfahrer nur für Fahrbahnen und Radwege gilt. Auch besteht eine Analogie zur Anwendung in Fußgängerzonen.

In der Praxis würde eine explizite Klarstellung in der VwV-StVO den Anordnenden bei der Entscheidungsfindung und Argumentation helfen. Zur Klarstellung wird daher folgender Text im Zuge der Änderung der VwV StVO zu Zeichen 239 Gehweg vorgeschlagen:

Ergänzung zu II.:

**„Nach sorgfältiger Prüfung kann auch die Freigabe linker Gehwege für den Radverkehr (Radverkehr in Gegenrichtung) erfolgen, insbesondere**

**wenn kein geeigneter baulicher Radweg vorhanden ist, um den verfolgten Zweck zu erreichen. Auf II. zu § 2 Abs. 4 wird insoweit verwiesen.“**

VwV-StVO zu § 42 - Zeichen 301 Vorfahrt

„(...) IV. Das Zeichen ist für Ortsdurchfahrten und Hauptverkehrsstraßen nicht anzuordnen. Dort ist das Zeichen 306 zu verwenden. Im Übrigen ist innerhalb geschlossener Ortschaften das Zeichen 301 nicht häufiger als an drei hintereinander liegenden Kreuzungen oder Einmündungen zu verwenden. Sonst ist das Zeichen 306 zu verwenden. Eine Abweichung von dem Regelfall ist nur angezeigt, wenn die Bedürfnisse des Buslinienverkehrs **oder des Radverkehrs in Tempo 30 Zonen** dies erfordern.“

**VwV-StVO zu § 45:**

„XI. Tempo 30-Zonen

(...) 2. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen nur dort in Betracht, wo der **Kfz-Durchgangsverkehr** von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der **Zufußgehenden** und **Radfahrenden**. In Gewerbe- oder Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Betracht.

3. (...) a) Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls durch Markierung von Senkrecht- oder Schrägparkständen, wo nötig auch durch Sperrflächen (Zeichen 298) am Fahrbahnrand, eingeengt werden. Werden bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorgenommen, darf von ihnen keine Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, keine Lärmbelästigung für die Anwohner und keine Erschwerung für den Buslinienverkehr **oder den Radverkehr** ausgehen.

b) Wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs **oder des Radverkehrs es erfordern**, kann abweichend von der Grundregel „rechts vor links“ die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden; vgl. zu Zeichen 301 Vorfahrt Rn. 4 und 5. (...)“

Zu 16. c) zu § 45 Abs. 1i – „Fahrradzonen“ (Seite 36 im Entwurf)

Die Ausführungen zur hohen Radverkehrsdichte zu den Fahrradstraßen (12.) gelten auch hier. In der Verwaltungsvorschrift sollte vielmehr klargestellt werden, dass analog der Fahrradstraßen der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein muss oder dies alsbald zu erwarten ist.

Dass in Fahrradzonen auf Senkrecht -oder Schrägparkplätze grundsätzlich verzichtet werden soll, wird abgelehnt. Hier handelt es sich immer um Einzelfallentscheidungen, die auch unter Beachtung der vorhandenen Fahrbahnbreite und der zugelassen weiteren Verkehrsarten getroffen werden müssen.

## **B) Elektromobilität, Sharing und On-Demand (VwV-StVO zu § 45)**

### Verwaltungsvorschrift zu § 39 c) Zu Absatz 11 (im Entwurf S. 23-24)

Zu Satz 2 unter Punkt 8 steht: „*Die Plakette wird auf Antrag von der nach Landesrecht zuständigen Behörde für maximal fünf Jahre ... ausgegeben*“. Unter Punkt 9 ist dann das Ausfüllen der Plakette beschrieben.

Eine Ausstellung auf fünf 5 Jahre halten wir nicht für praktikabel. Die Plakette ist so gestaltet, dass kein Feld für eine Befristung vorhanden ist. Auch in dem Entwurf der Änderung der VwV-StVO wird nur der Wortlaut des Carsharinggesetzes wiedergegeben und von keinem Datum für eine Befristung gesprochen. Es können daher vor Ort keine Kontrollen stattfinden, ob die Plakette noch gültig ist oder nicht. Auch aus dem Carsharinggesetz geht keine Befristung für die Plakette hervor. Weiterhin gibt es eine amtliche Mitteilung im Verkehrsblatt Heft 16-2020 S. 504 für die Bekanntmachung der Maßgaben zur Kennzeichnung von Carsharingfahrzeugen im Sinne des § 2 Nummer 1 und des § 4 –Absatz 1 und 2 des Carsharinggesetzes. Auch hier wurde bisher nie eine Befristung der Plakette erwähnt. Die Befristung auf fünf Jahre ist daher aus dem Entwurf **zu streichen** oder die Plakette ist so zu konzipieren, dass Kontrollen bei abgelaufenen Plaketten erfolgen können. Da die Plakette bei einem Fahrzeugeigentümerwechsel entfernt werden muss, ist ein Missbrauch weitgehend ausgeschlossen.

### Zu 11. b) zu Absatz 10 (Seite 23 im Entwurf) Markierung Sinnbild für elektrisch betriebene Fahrzeuge

Die Markierung sollte im Sinne einer einheitlichen Anwendung und Erkennbarkeit grundsätzlich aufgebracht werden.

### Zu 11. c) zu Absatz 11 (Seite 23 im Entwurf) Markierung Sinnbild Carsharingfahrzeuge

Die Markierung sollte im Sinne einer einheitlichen Anwendung und Erkennbarkeit grundsätzlich aufgebracht werden.

### Zu 17. a), cc) Nummer X zu § 45 Abs. 1 bis 1e (Seite 34 im Entwurf)

*aaa) Reservierung von 5% der Parkflächen zur allgemeinen Nutzung in Bereichen mit Bewohnerparkvorrechten für Carsharingfahrzeuge*

Fraglich erscheint, ob mit der VwV hier eine Verpflichtung für die Anordnung von für Carsharingfahrzeuge reservierten Parkplätzen ausgesprochen werden soll, ohne dass ein in der geplanten Verwaltungsvorschrift zu § 45 Abs. 1h gefordertes Stellplatzkonzept vorhanden ist, was die verkehrlichen Auswirkungen untersucht und der tatsächlich vorhandene Bedarf ermittelt.

Eine Beschränkung von Parkflächen zur allgemeinen Nutzung für Carsharingfahrzeuge auf maximal 5 % wird einerseits in unserem Mitgliedsbereich

kritisch gesehen. Die Höchstprozentzahl ist danach **zu streichen**. Unklar sei bereits, was im Hinblick auf die Vielzahl unterschiedlicher Stellplätze (Bewohnedenparken, Mischparken, Lieferzonen, Behindertenstellplätze, etc.) unter „Parkflächen zur allgemeinen Nutzung“ als Grundgesamtheit dem Prozentanteil zu Grunde gelegt werden soll. Auch der Umgriff des dafür maßgeblichen Gebiets bliebe offen. Je nach Ermittlung ergäbe sich eine unterschiedliche Anzahl möglicher Carsharing-Stellflächen. Diese könnte infolge der Höchstgrenze ggf. verschwindend gering und damit dem angestrebten Mobilitätswandel nicht zuträglich sein. Die Einrichtung von gesonderten Carsharing-Stellflächen müsse bedarfsgerecht erfolgen, was sich auch aus dem neu vorgesehenen Abschnitt der VwV-StVO zu Absatz 1h (Seite 35 des Entwurfs) zutreffend ergibt. Die Begrenzung steht einem höheren tatsächlichen Bedarf entgegen und kann der künftigen und schnelllebigsten Entwicklung im Mobilitätsbereich ggf. ungewollt Schranken setzen.

Andererseits scheinen die vorgesehenen 5% sehr hoch gegriffen und würden z.B. in einem großstädtischen Bereich mit Bewohnendenvorrechten mit 2000 Stellplätzen eine Reservierung von bis zu 100 Stellplätzen erlauben, was in den meisten Fällen über den heutigen Bedarf hinaus ginge. Auch erschiene mit so einer großen Prozentzahl reservierter Plätze das Schutzziel des Bewohnedenparkens gefährdet, da mit diesem Angebot nicht gewollte Fremdparkende in das Gebiet gezogen werden.

Es wird in der VwV-StVO nicht erwähnt, dass von einer Reservierung abgesehen werden kann, wenn innerhalb des Bereiches keine Carsharingfahrzeuge angeboten werden. Es sollte ferner geprüft werden, ob etwa die Bewohnedenparkzone insgesamt für Carsharingfahrzeuge freigegeben werden kann und so nicht zusätzlich bis zu 5 % der Parkflächen zur allgemeinen Nutzung reserviert werden müssen.

bbb) Zu Nummer 7 Sätze 7 und 8 (im Entwurf S. 35):

„... gilt dann nur für das Parken eines Carsharingfahrzeugs, das durch eine Carsharingplakette als solches gekennzeichnet ist; darauf ist der Antragsteller schriftlich hinzuweisen.“

Es erscheint uns praxisferm, wenn der Antragsteller schriftlich darauf hingewiesen werden muss. Bei der Möglichkeit, die gesamte Bewohnedenparkzone mit dem Zusatzzeichen 1024-21 (Carsharingfahrzeuge frei) auszuschildern werden die Carsharingfahrzeugnutzenden auch nicht gesondert darauf hingewiesen und auch ein Bewohnender benötigt in diesem Fall keinen Bewohnedenparkausweis. Es gäbe dadurch eine Ungleichbehandlung. Weiterhin werden Bewohnedenparkausweise persönlich ausgestellt und der schriftliche Hinweis würde Zusatzaufwand verursachen. Dieser Zusatz ist daher u.E. **zu streichen**.

Zu 21. Änderungen zum VzKat

In h) hh) wird ein neues Zeichen 1010-72 eingeführt. Ein analoges Zeichen wäre auch als Zeichen 1022-xx wünschenswert.

In b (2) ist die Ergänzung des Z 1010-70 (Carsharingfahrzeuge) und Z 1024-21 (Carsharingfahrzeuge frei) geplant. Das Zusatzzeichen mit der Nennung des Carsharingunternehmens im Rahmen einer Sondernutzungserlaubnis, welches unter dem Carsharing-Zusatzzeichen angebracht werden kann, wurde als Nummer nicht berücksichtigt. Dieses Zusatzzeichen sollte ebenfalls Bestandteil des VzKat sein.

#### Zu Zeichen 1022-16 (Seite 44 im Entwurf)

Die Bezeichnung des (neuen) Verkehrszeichens 1022-16 ist zu ändern und muss ordnungskonform "Elektrokleinstfahrzeuge frei" lauten (nicht "Kleinstelektrofahrzeuge frei").

Es fehlt die ausdrücklich von den Kommunalen Spitzenverbänden geforderte Negativbeschilderung „Elektrokleinstfahrzeuge verboten“!

#### zu § 45 Abs. 1g, Ziffer II (Seite 35 des Entwurfs)

Die Kenntlichmachung der Parkbevorrechtigung am Parkscheinautomaten war ausdrücklicher Wunsch der kommunalen Spitzenverbände. Neben einem Aufkleber sollten zeitgemäß auch eine Kenntlichmachung im Display des Parkscheinautomaten sowie in einer Online-Bezahlungsmöglichkeit („Parken-App“) statthaft sein. Es wird daher folgende ergänzende Formulierung (**fett und unterstrichen**) vorgeschlagen:

*„45c II. Parkbevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge sind mit Zeichen 314, 314.1 oder 315 mit Zusatzzeichen anzuordnen. Sind Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen mit Zeichen 314, 314.1 oder 315 angeordnet, können elektrisch betriebene Fahrzeuge von diesen mit Zusatzzeichen freigestellt werden; eine Freistellung kann auch am Parkscheinautomat durch Aufkleber **oder mittels digitaler Anzeige und – soweit vorhanden - in Online-Bezahlssystemen („Parken-App“)** erfolgen. In diesem Fall muss der Aufkleber deutlich sichtbar auf der Vorderseite des Parkscheinautomaten angebracht werden **bzw. im Rahmen des Bezahlvorgangs am Display des Parkscheinautomaten oder im Online-Bezahlssystem klar erkennbar sein**. Ist dies nicht möglich, so darf die Freistellung ausschließlich durch eine entsprechende Zusatzbeschilderung erfolgen. Für die Gestaltung des Aufklebers wird auf die Verkehrsblattverlautbarung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 18. August 2020 (VkBf. S. 504) verwiesen.“*

#### Zu § 45 Abs. 1h, Ziffer II (Seite 36 des Entwurfs)

siehe oben Ausführungen zu § 45 Abs. 1g

Die Änderung zur Kenntlichmachung einer Parkbevorrechtigung von Carsharingfahrzeugen am Parkscheinautomaten sollte analog zum Vorschlag wie bei Elektrofahrzeugen erfolgen.

## C) Übermäßige Straßennutzung / Großraum und Schwertransporte

### Zu 7. Änderung zu § 29 StVO

#### Zu Buchstabe b) ee)

In Buchstabe b) ee) wird folgende Rn 24 eingefügt: "Die Erlaubnisbehörde kann Versicherungen zu Abdeckungen gesetzlicher Haftpflichtansprüche auch bei Umzügen bei Volksfesten (Rn 11) verlangen.". Es steht somit im Ermessen, Versicherungen zu verlangen oder auch nicht und im Falle des Verlangens Versicherungssummen zu bestimmen. Dieses Ermessens kann die Straßenverkehrsbehörde (ohne zusätzliche fachliche Anleitung) nicht leisten. Die Änderung sollte stattdessen in Rn 23 erfolgen und lauten: " .... **und sonstige Veranstaltungen (Rn. 10; 11).**"

#### Zu Buchstabe c)

Die Änderungen werden grundsätzlich begrüßt. Es wird aber angeregt:

#### Zu bb) Streichung der Änderung bb)

#### Begründung zur Streichung der Änderung bb)

Beide, im Entwurf alternativ enthaltenen Zusätze, würden im Fall der Einführung sowohl für Fahrzeuge

- welche die auf BAB und Kraftfahrstraßen vorgeschriebene durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h nicht erfüllen als auch
- Fahrzeuge und Fahrzeugen mit ihrer Ladung die wegen ihrer Breite und/oder Höhe den gesetzlichen Bestimmungen nicht entsprechen eine automatisierte Genehmigung zum Befahren von Bundesautobahnen und Kraftfahrstraßen erteilen.

Fahrzeuge die eine Geschwindigkeit von 60 km/h nicht erreichen können stellen aber auf Autobahnen eine besondere Behinderung dar. Dies führt in der Praxis zu vermehrten Auffahrunfällen. Überbreite Transporte führen auf Kraftfahrstraßen zu häufigen Beeinträchtigungen des Gegenverkehrs und verkehrsgefährdenden Überholmanövern. Da gerade für solche Fahrzeuge häufig flächendeckende Erlaubnisse ohne Anhörpflicht beantragt und erteilt werden kann hier auch keine Streckenbestimmung in der Erlaubnis Abhilfe schaffen. Diese Regelung würde daher zu einer nicht erforderlichen Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen führen. Auf die Einfügung einer der vorgeschlagenen Varianten sollte daher unbedingt verzichtet werden.

Hilfsweise/ergänzend der systematische Hinweis:

Zu Nr. 7 „Zu § 29 Übermäßige Straßenbenutzung“ wird wie folgt geändert:

bb) Die Nummern I bis III der bisherigen Überschrift „Zu Absatz 2“ werden die Nummern IV bis VI der neuen Überschrift „Zu Absatz 2“.



Damit fehlt die Nummer III. Es wäre hier zu Absatz 2 die fortlaufende Nummerierung I - V plausibler.

Zu dd) Nummer V

Zu aaa) Nummer 2:

Rn. 95 Absatz 2 Satz 4 (neu) werden in den Text des Entwurfs im Absatz 2 Satz 4 in jeweils der ersten und zweiten Klammer nach Firmensitz die Worte „**bzw. Niederlassung**“ eingefügt.

Begründung zu dd) aaa) zu Rn. 95 Absatz 2 Satz 4 (neu)

Aus guten Gründen wurden die Einschränkungen der Niederlassungen vom Bundesrat mit seinem Beschluss vom 06.11.20 zur Zweiten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung ausdrücklich ausgeräumt. Soweit die Leerfahrt ab der bzw. zu der Niederlassung nicht zugelassen würde stünde dies der, damals vorgenommenen, Korrektur ausdrücklich entgegen. Sollte nun in der VwV-StVO der Eindruck entstehen das Leerfahrten von und zu Niederlassungen nicht den entsprechenden Fahrten zum Firmensitz gleichgestellt wären, würde dies zu einem ungleichen Handeln der Verwaltungen führen.

Zu Rn. 95 Absatz 3 (neu) werden in den Text des Entwurfes im Absatz 3 wird nach „...von bis zu 5 %“ der Punkt und folgender Text eingefügt „**höchstens jedoch insgesamt 4 t.**“

Begründung zu Rn. 95 Absatz 3 (neu)

Die Festsetzung einer Grenze der Unterschreitung nach absoluten Zahlen ist erforderlich, da bei größeren Transporten andernfalls die hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass die Leichtigkeit des Verkehrs behindernde Bauwerksauflagen erteilt werden müssen. Transporte haben, auch bei tatsächlicher Unterschreitung des angegebenen Gewichtes bzw. der angegebenen Achslasten, die festgelegten Auflagen und Bedingungen einzuhalten. Dies führt bei größeren Abweichungen zu Auflagen, welche bei genauerer Angabe der Gewichte nicht erforderlich wären (z.B. Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf 5 km/h, Sperrung des Gegenverkehrs auf Brücken usw.). Im Ergebnis würde dies zu häufigeren Staus führen, jedenfalls aber der übrige Verkehr ohne tatsächliches Erfordernis wesentlich behindert.

Zu Rn. 96 a) Einzelerlaubnis (eine Fahrt) Satz 1 (neu) wird nach „... maximal drei“ das Wort „**zusammenhängenden**“ eingefügt.

Begründung zu Rn. 96 a) Einzelerlaubnis (eine Fahrt) Satz 1 (neu)

Die Konkretisierung ist erforderlich, da andernfalls die Anfahrt mehrerer Ziele zulässig wäre, was dem Charakter einer Einzelerlaubnis widersprechen würde.

Zu Rn. 96 a) Einzelerlaubnis (eine Fahrt) Satz 3 (neu) wird nach „... verlängert werden“ der Text „**wobei eine erneute Anhörung erforderlich ist. Eine Verlängerung nach Ablauf der Gültigkeit ist nicht zulässig.**“ hinzugefügt.

Begründung zu Rn. 96 a) Einzelerlaubnis (eine Fahrt) Satz 3 (neu)

Dieser Hinweis scheint, insbesondere nach der bisherigen Erprobungsphase der Kurzzeiterlaubnisse, erforderlich da

- für den Verlängerungszeitraum ebenfalls sichergestellt werden muss, dass die Strecke für den Transport geeignet ist. Liegt für diesen Zeitraum keine Zustimmung der nach Landesrecht zuständigen Stellen vor, bleiben eventuelle Änderungen hinsichtlich der Bauwerkszustände oder sonstiger Umstände der Strecke unberücksichtigt.
- in der Erprobungsphase, entgegen gültigen Verwaltungsrechts, häufig bereits abgelaufene Erlaubnisse „verlängert“ wurden. Dies führt in der Praxis zu unklaren Verhältnissen.

Zu Rn. 97 b) Kurzzeiterlaubnis (mehrere Fahrten) Satz 1 (neu) wird nach „... im Antrag anzugeben ist, auf einem“ das Wort „**zusammenhängenden**“ eingefügt.

Begründung zu Rn. 97 b) Kurzzeiterlaubnis (mehrere Fahrten) Satz 1 (neu) und Satz 3 (neu) Siehe Begründung zu Rd 96 a) Einzelerlaubnis (eine Fahrt) Satz 1 (neu) und Rd 96 a) Einzelerlaubnis (eine Fahrt) Satz 3 (neu)

Zu Rn. 97 b) Kurzzeiterlaubnis (mehrere Fahrten) Satz 3 (neu) wird nach „... verlängert werden“ der Text „, **wobei eine erneute Anhörung erforderlich ist. Eine Verlängerung nach Ablauf der Gültigkeit ist nicht zulässig.**“ hinzugefügt.

Begründung zu Rn. 97 b) Kurzzeiterlaubnis (mehrere Fahrten) Satz 1 (neu) und Satz 3 (neu): Siehe Begründung zu Rd 96 a) Einzelerlaubnis (eine Fahrt) Satz 1 (neu) und Rd 96 a) Einzelerlaubnis (eine Fahrt) Satz 3 (neu).

Zu Rn. 99 c) aa) Streckenbezogene Dauererlaubnis Absatz 2 Satz 1 (neu) wird zwischen „... von 68 t,“ und „noch eine Achslast von“ der Text „**eine Transportbreite von 3 m, eine Transporthöhe von 4 m,**“ eingefügt.

Begründung zu Rn. 99 c) aa) Streckenbezogene Dauererlaubnis Absatz 2 Satz 1 (neu)

Transportbreiten über 3 m sowie Transporthöhen über 4 m führen regelmäßig zu einer deutlich höheren Anzahl von Auflagen. Dies würde zu unübersichtlichen, damit für den Transportdurchführenden nicht mehr handhabbaren sowie verwaltungsrechtlich unkorrekten Bescheiden führen.

Zu Rn. 99 c) aa) Streckenbezogene Dauererlaubnis Absatz 2 Satz 2 (neu) wird zwischen „Die Fahrauflagen sind,“ und „dann im Erlaubnisbescheid getrennt“ der Text „**sobald dies im Fachverfahren VEMAGS technisch möglich ist,**“ eingefügt.

Begründung zu Rn. 99 c) aa) Streckenbezogene Dauererlaubnis Absatz 2 Satz 2 (neu)

Zur chronologischen Gliederung wäre es bei Verwendung des Fachverfahrens VEMAGS erforderlich Zustimmungen anderer Behörden teilen zu können oder andere Behörden jeweils gesondert (d.h. je betroffenem

Streckenteil getrennt nach Last- und Leerfahrt) mehrfach anhören zu können. Dies ist derzeit im Fachverfahren nicht möglich. Eine händische Übertragung der Brückenaufgaben in der tatsächlich auftretenden Menge ist nicht praktikabel, da die Gefahr der fehlerhaften Übertragung von Bauwerksaufgaben zu hoch wäre. Zur Änderung der Möglichkeiten im Fachverfahren besteht zwar eine Aussage das dies geprüft werden soll, eine konkrete Zusage, wann und ob, das Fachverfahren entsprechend geändert wird besteht jedoch nicht.

Zu Rn. 100 c) bb) Flächendeckende Dauererlaubnis Absatz 1 Satz 1 (neu) wird zwischen „... Zuständigkeitsbereich der Erlaubnisbehörde“ und „... und der benachbarten ...“ der Text **„in deren Bezirk das den Transport durchführende Unternehmen seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung, bei der eine Pflicht zur Eintragung in das Handels-, Genossenschafts- oder Partnerschaftsregister besteht, hat (bei Unternehmen ohne Sitz oder Niederlassung in der BRD gilt die der Ort des Grenzübertritts)“** eingefügt.

Begründung zu Rn. 100 c) bb) Flächendeckende Dauererlaubnis Absatz 1 Satz 1 (neu)

Mit Änderung der StVO zur Zuständigkeitsregelung wurde die Verhinderung des Antragstourismus erreicht. Um einem erneuten Antragstourismus nicht wieder Tür und Tor zu öffnen ist eine Konkretisierung erforderlich. Sinn der Regelung ist es, den Verkehr in wirtschaftlich eng zusammenhängenden Bereichen zu erleichtern, da hier der Unternehmer einer höheren Flexibilität bedarf. Die vorgeschlagene Formulierung gibt den vom Verordnungsgeber beabsichtigten und von Betrieben benötigten Bereich wieder.

Zu Rn. 100 c) bb) Flächendeckende Dauererlaubnis Absatz 2 Satz 1 (neu) wird zwischen „... Einzelachslasten über 12 t keine zustimmende Stellungnahme abgeben“ und „werden.“ der Text **„und keine teilnetzbezogene oder flächendeckende Erlaubnis erteilt“** eingefügt.

Begründung zu Rn. 100 c) bb) Flächendeckende Dauererlaubnis Absatz 2 Satz 1 (neu)

Die Erlaubnisbehörde entscheidet über Erteilung oder Nichterteilung einer Erlaubnis. Die Klarstellung, dass nicht nur die Stellungnehmenden, sondern auch die Erlaubnisbehörden zur Versagung verpflichtet sind, ist daher erforderlich.

Zu Rn. 100 c) bb) Flächendeckende Dauererlaubnis Absatz 2 (neu) wird nach Satz 1 der Text **„Für Transporthöhen über 4 m sowie für Transporte mit einer Breite von mehr als 3 m dürfen zur Gewährleistung der Standsicherheit und Dauerhaftigkeit der Brückenbauwerke sowie der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs keine flächendeckenden Erlaubnisse erteilt werden.“** angefügt.

Begründung zu Rd 100 c) bb) Flächendeckende Dauererlaubnis Absatz 2 (neu)

Bislang wurden, hinsichtlich der zulässigen Transportabmessungen, nähere Regelungen zu flächendeckenden Ausnahmen von den Ländern getroffen. Im vorliegenden Entwurf soll dies offensichtlich behoben werden. Hierzu wäre noch die Vereinheitlichung der Regelung zu maximaler Höhe und Breite der Transporte im Fall flächendeckender Erlaubnisse erforderlich. Die Beschilderung von Unterfahrungen für Bauwerke ist nur vorgeschrieben, wenn Fahrzeuge einschließlich ihrer Ladung bis zu 4 m Höhe diese nicht nutzen können. Entsprechend zuverlässige Informationen über die sonstigen Höhen von, den Lichtraum einschränkenden Bauten, ist in der Regel nicht verfügbar. Ohne Beschränkung der Transporthöhe bei flächendeckenden Erlaubnissen ist die Gefahr der Beschädigung von Bauwerken (Anfahrtschäden!) daher zu hoch. Flächendeckende Erlaubnisse beinhalten auch Staatsstraßen, Kreisstraßen, Ortsstraßen und Ortsverbindungsstraßen. Bei einer Vielzahl dieser Straßen ist bei Transportbreiten über 3 m von einem Hineinragen in den Bereich des Gegenverkehrs auszugehen. Hierdurch würde eine Unzahl erforderlicher Fahrauflagen zur Absicherung des Gegenverkehrs entstehen. Eine generelle Anordnung eines WVZ-Begleitfahrzeuges (BF4) beispielsweise für alle Kreisstraßen im Geltungsbereich der Erlaubnis wäre verwaltungsrechtlich nicht haltbar, da die jeweiligen Straßenquerschnitte zu sehr voneinander abweichen und daher jeweils eine gesonderte Ermessensentscheidung erforderlich ist. Entscheidend für die Ausgestaltung der Auflagen ist die jeweilige Restfahrbahnbreite für den Gegenverkehr. Die zuständigen Erlaubnisbehörden bzw. die, nach den entsprechenden straßenrechtlichen Vorschriften der Länder zu beteiligenden, Straßenbaulastträger müssten für den gesamten Geltungsbereich der Erlaubnis je Transport eine Prüfung aller Straßenquerschnitte im gesamten Straßennetz ihres Zuständigkeitsbereichs durchführen. Dies ist in der Praxis nicht durchführbar. Im Übrigen würde die Anordnung dieser Auflagen zu völlig unübersichtlichen, damit für den Transportdurchführenden nicht mehr handhabbaren, Bescheiden führen.

Zu Rn. 100 c) bb) Flächendeckende Dauererlaubnis Absatz 3 (neu) wird wie folgt gefasst (Änderungen zum Entwurfstext sind in **Fettschrift und unterstrichen**): „Alle Bauwerke, für die im Rahmen der flächendeckenden Dauererlaubnis das Befahren nicht erlaubt werden kann, sind **vom Stellungnehmenden** in einer Liste („Negativliste“) oder Karte aufzuführen. **In der Negativliste sind die Bauwerke nach Straßenzügen zu ordnen und innerhalb einer Straße fortlaufend aufzuführen. Die durch die Erlaubnisbehörde zu erstellende** Negativliste oder Karte **für den gesamten Geltungsbereich der Erlaubnis** muss hinsichtlich der Anzahl der aufgelisteten Bauwerke überschaubar und nachvollziehbar sein. In der Negativliste sind die Bauwerke nach Straßenzügen zu ordnen und innerhalb einer Straße fortlaufend aufzuführen **sobald dies im Fachverfahren VEMAGS technisch möglich ist.**“  
Begründung zu Rd 100 c) bb) Flächendeckende Dauererlaubnis Absatz 3 (neu)

Die Ordnung von nicht befahrbaren Bauwerken innerhalb einer Stellungnahme kann, da häufig die Lage eines Bauwerks mit unterschiedlichen Mitteln beschrieben wird, wegen seiner besseren Ortskenntnisse vom Stellungnehmenden einfacher und zuverlässiger vorgenommen werden. Dies kann dann die Erlaubnisbehörde zu einer Gesamtliste verarbeiten und hierbei prüfen, ob noch ausreichend Strecken zur Verfügung stehen. Zum Zusatz „sobald dies im Fachverfahren VEMAGS möglich ist“ siehe oben zu Rd 99 c) aa).

Zu Rn. 101 Absatz 1 Satz 3 (neu) Satz 3 ist zu streichen.

Begründung zu Streichung Rd 101 Absatz 1 Satz 3 (neu)

Bei Fahrzeugen mit Sichtfeldeinschränkung, z.B. Gabelstaplern oder Radladern, kommt es innerhalb geschlossener Arbeitsbereiche, trotz Unterweisung aller Betriebsangehörigen, immer wieder zu Unfällen mit Todesfolge. Der Einsatz solcher Fahrzeuge ist Zufußgehenden oder sonstigen Verkehrsteilnehmer ohne Betrachtung der näheren Umstände vor Ort (z.B. Schulwege, starkes Verkehrsaufkommen usw.) nicht zuzumuten und entsprechende Risiken sind zu vermeiden (Unvereinbarkeit mit dem Grundsatz der Sicherheit des Verkehrs). Die näheren örtlichen Umstände können nur berücksichtigt werden, wenn für den Geltungsbereich der Erlaubnis eine entsprechende Prüfung erfolgt. Erlaubnisse müssen in diesen Fällen daher den nach Landesrecht zuständigen Erlaubnisbehörden vorbehalten sein und dort ein Anhörungsverfahren durchgeführt werden. Unter Fahrzeuge mit Sichtfeldeinschränkung fallen auch Radbagger, Gabelstapler und Radlader. Die Fahrzeuge entsprechen zudem hinsichtlich ihrer Bremseinrichtungen, Beleuchtung und Bereifung nicht den Vorschriften der StVZO, wodurch eine erhebliche Gefährdung des Verkehrs zu besorgen ist, wenn mit ihnen öffentlicher Verkehrsflächen befahren werden.

Zu cccc) Buchstabe c wird wie folgt geändert: den Einfügungen nach Satz 6 (3) wird nach „...Voraussetzungen für eine Erlaubniserteilung nicht vorliegen“ der Text „, **dies ist ebenfalls in der Versagung zu begründen.**“ angefügt.

Begründung zu dd) ccc) Nummer 4:

Auch hier ist eine Begründung gegenüber der Erlaubnisbehörde erforderlich, da hierdurch schnellstmöglich Irrtümer oder Missverständnisse ausgeräumt werden können. Ferner muss die Erlaubnisbehörde in die Lage versetzt werden, die Versagung dem Antragsteller vermitteln zu können.

Zu dddd) Buchstabe e wird wie folgt ergänzt: wird zusätzlich in Satz 2 zwischen „... Änderungen von Kennzeichen“ und „bei Verwendung...“ die Worte „**und Fahrzeugidentifikationsnummern**“ eingefügt.

Begründung zu dd) ccc) Nummer 4, dddd) Beim Austausch baugleicher Fahrzeuge liegt sowohl eine Änderung des Kennzeichens als auch eine Änderung der Fahrzeugidentifikationsnummer vor.

Zu ee) Nummer VI wird wie folgt geändert:

Zu aaa) In Nummer 1 Absatz 2 wird in Satz 2 das Wort „fahrwegteilchronologisch“ durch den Text **„soweit dies im Fachverfahren VEMAGS technisch möglich ist, chronologisch“** ersetzt.

Begründung zu aaa) Nummer 1 Absatz 2 Satz 2: siehe oben zu Rd. 99 c) aa).

Zu bbb) aaaa) Buchstabe b wird wie folgt geändert: Es wird zusätzlich nach den Worten „... mit einem oder mehreren Begleitfahrzeugen mit Wechselverkehrszeichen-Anlage zu visualisieren hat“ der Text **„die Art und jeweilige Anzahl der Begleitfahrzeuge (BF 3 oder BF 4) ist als Bedingung festzulegen“** eingefügt.

Begründung zu bbb) aaaa) Buchstabe b: Würde eine entsprechende Festlegung nicht erfolgen wäre die tatsächliche Durchführbarkeit der verkehrrechtlichen Anordnung nicht gesichert. Dies gilt umso mehr da eine Ermessensentscheidung vom Verwaltungshelfer nicht getroffen werden darf und dieser damit auch nicht berechtigt ist die Anzahl und Art der Begleitfahrzeuge festzulegen.

Zu 18. Änderungen der VWV zu § 46 StVO (Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis)

a) cc) Am Ende des Entwurfstextes wird folgender Text hinzugefügt:

**„Hier können bis zu zehn Einzelfahrzeuge oder mehrere Fahrzeugkombinationen, die entweder aus bis zu zehn Zugmaschinen und bis zu fünfzehn Anhängern oder aus bis zu fünfzehn Zugmaschinen und bis zu zehn Anhängern bestehen, aufgenommen werden; wobei sowohl Fahrzeuge bzw. Zugmaschinen und Anhänger jeweils hinsichtlich Länge, Breite und Höhe die gleichen Abmessungen haben müssen.“**

Begründung zu 18. a) cc): Nach Rd 16 sind im Antrag Länge, Breite und Höhe des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination anzugeben. Die gleiche Fahrzeughöhe, -breite und -länge ist auch erforderlich da andernfalls verschiedene Überstände der Ladung über die verwendeten Fahrzeuge entstehen würden. Je nach Überstand wären dann unterschiedliche Auflagen und Bedingungen anzuordnen. Es können daher nur Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkombinationen verwendet werden die hinsichtlich ihrer Länge, Breite und Höhe baugleich sind.

Die Behörde hat die Korrektheit der Antragsdaten zu prüfen. Sollte die Anzahl der Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkombinationen je Antrag nicht beschränkt werden, sind extrem umfangreiche Fahrzeuglisten zu erwarten. Die korrekte Wahrnehmung der Prüfpflichten von Genehmigungsbehörden wäre damit nicht leistbar.

Ferner ist eine Überprüfung der Transporte im Verkehr durch die hierfür zuständigen Polizeidienststellen deutlich erschwert und erfordert deutlich mehr Zeit.

Weiter muss nach § 37 Abs. 1 VwVfG ein Verwaltungsakt hinreichend bestimmt sein. Würde nun eine unbeschränkte Anzahl von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen im Bescheid zugelassen, entspräche dies nicht mehr der Bestimmung des § 37 Abs. 1 VwVfG, der Verwaltungsakt wäre damit zumindest rechtswidrig.

Hilfsweise:

Die Änderung unter 18. a) cc): Einfügung der Wörter „mit Ausnahme der Begrenzungen der Anzahl an zulässigen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen (vgl. zu § 29 Abs. 3; Rn. 95)“ ist **zu streichen** und der bisherige Stand beizubehalten.

Begründung zu Streichung: Ziel der Begrenzung der Anzahl der Fahrzeugkombinationen war eine Nachvollziehbarkeit / Übersichtlichkeit der Bescheide und eine Erleichterung der Bearbeitung der Genehmigungsbehörden und der kontrollierenden Behörden. Unstrittig ist hier, dass der zusätzliche Aufwand der Prüfung der Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO je Fahrzeugkombination bei einer Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO entfällt. Die Übersichtlichkeit der Bescheiderstellung im Fachverfahren VEMAGS bei mehr als fünf baugleichen Fahrzeugkombinationen mit den anzugebenden und zu genehmigenden Kennzeichen geht jedoch verloren und führt ggf. zu einer Ausdehnung der Bescheide. Die Änderung der VwV-StVO zum § 46 Abs. 1 Nr. 5 wird daher abgelehnt.

## **D. Abstimmung Autobahn / kommunale Straßenverkehrsbehörde**

Zu 17. Besonderer Teil zu Nummer 17 (Änderung der VwV zu § 45):

Zu Rn. 75: Entsprechend der Widmungsgrenzen zwischen Basisnetz und Autobahn und der damit verbundenen getrennten sachlichen Zuständigkeit sollen an (signalisierten) Autobahnanschlussstellen zwei verkehrsrechtliche Anordnungen im Benehmen zwischen der Straßenverkehrsbehörde für das Basisnetz und dem Fernstraßen-Bundesamt bzw. der Autobahn GmbH als zuständige Straßenverkehrsbehörde für die Autobahn erlassen werden. Bei Lichtzeichenanlagen ergibt sich die Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes oder der Autobahn GmbH, soweit Signalgeber der Lichtzeichenanlage an einem an dieser Stelle als Autobahn gewidmeten Knotenpunktarm stehen.

Dies wird kritisch gesehen und als nicht praktikabel eingeschätzt, da Lichtsignalanlagen immer als Ganzes betrachtet werden müssen. Gemäß StVO und RiLSA müssen neben dem Lage- und Ausrüstungsplan auch die Signalprogramme verkehrsrechtlich angeordnet werden. Bei der Anordnung des

Lage- und Ausrüstungsplans einer LSA ist eine getrennte Anordnung von Teilen der Lichtsignalanlage weder zielführend noch effektiv. Eine getrennte Anordnung der Steuerungen und Signalzeitenpläne ist gar nicht möglich. Wir schlagen daher vor, die bisherige Vorgehensweise beizubehalten. Im Rahmen der durchzuführenden Anhörungen wird demzufolge das Fernstraßen-Bundesamt bzw. die Autobahn GmbH von der Straßenverkehrsbehörde des Basisnetzes beteiligt. Die Anordnung erfolgt immer von der Straßenverkehrsbehörde des Basisnetzes, die die Hinweise des Fernstraßen-Bundesamts bzw. der Autobahn GmbH berücksichtigt. Dies erscheint auch deshalb zweckdienlich und konsequent, weil sich auf dem Autobahnnetz selbst keine Lichtsignalanlagen befinden.

Zu Rn. 76 "IV. Sperrung der Autobahn": Die Vorschrift wird so interpretiert, dass die für die Autobahn zuständige Verkehrsbehörde eine Anhörung bei der für das Umleitungsgebiet zuständigen Verkehrsbehörde durchführt und diese ihre Belange im Rahmen der Anhörung mitteilt. Die Anordnung erlässt in einem solchen Fall die für die Autobahn zuständige Verkehrsbehörde. Dies deckt sich allerdings nicht mit der Begründung (S. 83 ff) und der Rn. 77. In Rn. 77 steht ausdrücklich, dass jede Behörde für sich eine Anordnung trifft.

Zu Rn. 77 "V. Sperrung von Anschlussstellen". Danach treffen zwei Verkehrsbehörden für die gleiche Baustelle jeweils eine eigene Anordnung. Das macht aus hiesiger Sicht keinen Sinn, ist realitätsfremd und mit zu viel Abstimmungsaufwand verbunden. Die Variante, für eine Baustelle aus zwei verschiedenen Behörden heraus Anordnungen zu erlassen, dürfte in der Praxis zu Problemen führen. Bei Abweichungen von der geplanten Bau durchführung sind dann immer zwei Stellen notwendig, welche sich untereinander wieder abstimmen müssen.

Zu Rn. 78 "VI. Sperrungen im Basisnetz mit Auswirkungen auf die Autobahn" ist irritierend. Es gibt keine offiziellen Umleitungen aus dem Basisnetz auf die Autobahn. Schon allein durch die Mindestgeschwindigkeit auf der Autobahn gibt es zu viele Verkehrsteilnehmer, welche man separat umleiten muss. Daher wird man immer die Umleitung im Basisnetz anordnen. Dass ein Teil der Verkehrsteilnehmenden dann freiwillig auf die Autobahn fährt, ist unbestritten. Daher stellt sich hier nur die Frage, ob ein mögliches Ausweichen auf die Autobahn trotz anderslautender Umleitung ebenfalls zu melden ist und wenn ja, warum.



## **E. Weitere zusätzliche Änderungen der VwV-StVO werden gefordert**

### Bußgeldkatalogverordnung neu verkünden

Neben der erfreulicherweise nun absehbaren Anpassung der VwV-StVO stellt die seit einem Jahr überfällige rechtsverbindliche Anpassung der Bußgeldkatalogverordnung einen wichtigen Hebel dar, um die Ziele einer nachhaltigen Mobilität und mehr Verkehrssicherheit zu unterstützen. Wir begrüßen daher ausdrücklich, dass die VMK am 16.04.2019 eine Einigkeit über die Inhalte einer Neuverkündung erzielen konnte und bitten des BMVI unter Einsatz aller Mittel zur Fristverkürzung den Entwurf zur Neuverkündung zwischen den zuständigen Ministerien abzustimmen, dem Bundesrat vorzulegen und unverzüglich neu zu verkünden, damit die Polizei- und Ordnungsbehörden schnell das geeignetere Instrumentarium zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an die Hand bekommen und die neuen Bestimmungen der Fahrradnovelle bußgeldbewährt vollzogen werden können.

### Parkraummanagement: Begrenzung auf max. 50 %-Bewohnendenstellplätze aufheben

In vielen Großstädten gibt es Bestrebungen nach „autofreien/-armen“ Innenstädten bzw. Stadtquartieren. Kernthema ist dabei die ausschließliche Bereitstellung von öffentlichen Stellplätzen für Bewohner/innen und Lieferverkehr. Die Privilegienfeindlichkeit der StVO für einzelne Verkehrsteilnehmende bzw. einzelne Personengruppen setzt diesbezüglich jedoch enge Grenzen. Es wird daher u.a. vorgeschlagen die in der VwV StVO zu § 45 X. Nr. 4 enthaltene Begrenzung (tagsüber maximal 50 %, nachts maximal 75 % Bewohnendenstellplätze) ist daher **zu streichen**, sodass die Straßenverkehrs- und Planungsbehörden einen größeren Gestaltungsspielraum zur Umsetzung der Verkehrswende erhalten.

Die Neugestaltung des Bewohnendenparkens und der Parkraumbewirtschaftung ist ausdrücklich Thema des „Bündnis für moderne Mobilität“ zwischen Bund, Ländern und Kommunalen Spitzenverbänden. Auch die Ausführungen von Bundesverkehrsminister Scheuer stützen die vorstehende Forderung. Er führte u.a. aus: „Die Kommunen sollen mehr Spielraum bekommen, die Regeln so zu gestalten, wie sie den örtlichen Bedürfnissen entsprechen.“

Neben der inzwischen erfolgten Ermächtigung der Länder den Gebührenrahmen für Bewohnendenparkausweise künftig selbst mittels Verordnung festlegen zu können bzw. auf kommunale Ebene weiter zu übertragen, wird die Aufhebung der Begrenzung von Bewohnendenstellplätzen von unserer Seite als weiterer wichtiger Faktor für das Gelingen der Verkehrswende in Großstädten angesehen. Wir appellieren daher dringend an das BMVI, dem Rechnung zu tragen.

## Zeichen 274 StVO reformieren

Wie schon länger diskutiert und von den Kommunalen Spitzenverbänden ausdrücklich gefordert, soll intensiv darauf hingewirkt werden, die VwV-StVO zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit, Abschnitt IX so zu ändern, dass bei kurzen Abständen (Vorschlag 300m) aufeinanderfolgender Geschwindigkeitsbeschränkungen eine durchgehende Regelung mit einer durchgehenden zeitlichen Beschränkung angeordnet werden kann. Das soll auch gelten, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus unterschiedlichen Gründen (Kita, Schule, Lärmschutz, Unfallhäufung etc.) erforderlich ist. Das würde die Regelungen harmonisieren, die Akzeptanz erhöhen und zu einer Verstärkung des Verkehrs beitragen.

Ein Beispiel für die Zusammenfassung mehrerer Abschnitte aus verkehrssicherheitsgründen enthält heute bereits die VwV-StVO zum Überholverbot außerorts.

In der Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Tempo-30-Zone“ besteht ferner weiterer Änderungsbedarf bezüglich von Tempo 20: Die Zeichen 274.1 und 274.2 werden im VZ-Katalog in weitere Unternummern aufgeteilt, so dass auch die Anordnung einer Tempo-20-Zone (Z 274.1-20/Z 274.2-20/Z274.1-41) möglich ist (vgl. § 45 Abs. 1d StVO). Die Überschrift in der VwV-StVO lautet jedoch nur „Zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Tempo-30-Zone“ und schließt damit die Tempo-20-Zone aus. Vorgeschlagen wird folgende Ergänzung:

Nach der Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Tempo-30-Zone“ wird folgende Verwaltungsvorschrift „**Zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Tempo-20-Zone**“ eingefügt:

### **„I. Vgl. Nummer II bis IV zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Tempo-30-Zone“.**

Auch zu Nr. 17 der VwV-StVO „zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ besteht weiterer Ergänzungsbedarf: Es mangelt an einer VwV zu den Tempo-20-Zonen in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen oder an einem Hinweis analog wie für die Anordnung von Fahrradzonen vorgesehen: „**Für die Anordnung von Tempo-20-Zonen gilt Nummer XI der Verwaltungsvorschrift zu Absatz 1 bis 1e entsprechend.**“

## Weitere detaillierte Änderungsbedarfe

Nummer XII, Satz 1 lautet: Vor der Anordnung von Verkehrsverboten für bestimmte Verkehrsarten durch Verkehrszeichen, wie insbesondere durch Zeichen 242.1 und 244.1, ist mit der für das Straßen- und Wegerecht

zuständigen Behörde zu klären, ob eine straßenrechtliche Teileinziehung erforderlich ist. Hier ist durch die Einführung des Zeichen 244.3 durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV ebenfalls eine Änderung erforderlich: In Satz 1 wird die Angabe „Zeichen 242.1 und 244.1“ durch die Angabe „Zeichen 242.1, 244.1 und 244.3“ ersetzt.

Zeichen 1060-31: Als Folgeänderung der Zeichen für Links- und Rechtsaufstellung von Halt- oder Parkverboten sollte auch das Zeichen 1060-31 angepasst werden. Das Zusatzzeichen zeigt bisher bildlich nur ein rechts der Fahrbahn haltenden/parkenden Pkw. Die Darstellung müsste für eine linke Aufstellung gespiegelt werden oder es erfolgt ein Hinweis zur Verwendung bei Linksaufstellung.

Begründung zu Nr. 18: Dort wird ein Buchstabe e (Die Ergänzung betont den Ausnahmecharakter der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung) in Bezug genommen, die Ergänzung ist im Entwurf jedoch nicht zu finden.

Zu Nr. 21, Buchstabe f), Doppelbuchstabe hh): Die Zeile des Zeichens 422 wird wie folgt gefasst: ... „Die Änderung betrifft Zeichen 442“.

Begründung zu Nr. 21 zu Buchstabe f, Doppelbuchstabe aa) Es wird auf eine Folgeanpassung des Zeichens 324-30 verwiesen. Zeichen 324-30 existiert nicht, gemeint ist wohl Zeichen 314-30.

#### Systematik der VwV-StVO überarbeiten

Grundsätzlich sollte die Systematik der VwV-StVO an die Systematik der StVO vom 6. März 2013 angepasst werden, in der sich die Zeichen und Verkehrseinrichtungen aus den §§ 40 bis 43 StVO nunmehr in den Anlagen 1 bis 4 wiederfinden.

#### Besonderer Gefährdungsnachweis nach § 45 Abs. 9 StVO/§ 3 StVO

In Nummer I Satz 1 findet sich ein fehlerhafter Verweis: Gefahrzeichen sind nach Maßgabe des § 45 Absatz 9 Satz 4 anzuordnen. Hier ist eine Folgeänderung aus den vergangenen Änderungen des § 45 Abs. 9 StVO notwendig. „Satz 4“ ist durch „Satz 2“ zu ersetzen.

Ein grundsätzlicher Mangel des § 45 Abs. 9 StVO sehen wir weiterhin darin, dass die Erleichterung der Anordnung von Maßnahmen zu Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs (nicht nur Tempo 30) zum Schutz vor Lärm und Abgasen fehlt. Ergänzt werden sollte ausdrücklich auch die Korrelation von § 45 StVO mit der Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung.

Auch deshalb sollte angestrebt werden, den Abs. 9 des § 45 StVO **zu streichen**, da dessen Sinn mit den Ausnahmen nicht mehr ausgefüllt werden

kann und die Prüfung der besonderen Gefahrenlage regelmäßig zu Anwendungs- und Abwägungsschwierigkeiten führt.

Auch bezüglich der Erhöhung der Sicherheit und Ordnung des Radverkehrs würde dies zu Vorteilen führen. Der § 39 Abs. 1 zusammen mit § 45 Abs. 9 bietet ausreichende Grundlagen für die Straßenverkehrsbehörden über die Erforderlichkeit der Radwegbenutzungspflicht zu entscheiden. Weitere Verbesserungen für die Sicherheit des Radverkehrs könnten mit der "Verschärfung" der VwV zu § 2 vorgenommen werden und dort gegebenenfalls Aussagen zu Belangen des ÖPNV und des MIV getroffen werden, die eine Radwegbenutzungspflicht erfordern.

Der Nachweis der besonderen Gefahrenlage ist aus Sicht unserer Mitgliedstädte häufig nicht möglich. Das Problem führt im Bestand dazu, dass auch gut ausgebaute und sicher geführte Radwege nicht mehr als solche gekennzeichnet werden können. Der Aufwand für die Städte ist in diesem Zusammenhang groß, z.B. an LSA.

Mit Entfall des Abs. 9 des § 45 StVO wäre eine Anordnung von Tempo 30 zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs leichter umsetzbar.

Vorzugsweise wäre allerdings in der StVO als Regelgeschwindigkeit innerorts 30km/h einzuführen und 50km/h und ggf. höhere Geschwindigkeiten nur auf verkehrlich bedeutsamen Straßen im Einzelfall zuzulassen. Diese sogenannte Regelumkehr soll aus Sicht der Kommunalen Spitzenverbände wie auch nach einer Entschließung des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 in Modellvorhaben erprobt werden. Dazu sind in der Änderung der VwV keine Vorkehrungen erkennbar.

#### Harmonisierung zwischen den Festlegungen des Regelwerkes und der StVO

Besonders auffällig sind die heutigen Diskrepanzen bezüglich:

- § 5 (4) Überholabstand Radverkehr und den diesbezüglichen Festlegungen im Regelwerk zu Radfahrstreifen und Schutzstreifen,
- § 12 (3) Parken an Kreuzungen und Einmündungen und den Festlegungen im Regelwerk zu Sichtbeziehungen.

Grundsätzlich sollte künftig eine klarere Trennung zwischen der StVO (Verhaltensweisen des Nutzers), VwV (Straßenverkehrsrechtliche Regelungen zu Markierung, Beschilderung und Genehmigungen, ...) und dem technischen Regelwerk (Planung, Bau und Unterhaltung) erfolgen.

## Weitere Erläuterungen zu § 12 „Halten und Parken“ erforderlich

Aus der Praxis heraus wäre es weiterhin sinnvoll, wenn auch zu § 12 „Halten und Parken“ eine nähere Erläuterung zu Absatz (1) Nr. 1. „An engen und unübersichtlichen Straßenstellen“ und zu Absatz (3) Nr. 3. „Vor Grundstücksein- und Ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber“ erfolgen würde.

Begründung: Es muss eine Fahrbahnrestbreite von 3 m neben dem parkenden Fahrzeug verbleiben. Das geht analog aus Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 zu Zeichen 295 aus Abs. 1d) hervor, wo es heißt, dass wer ein Fahrzeug führt, darf auf der Fahrbahn nicht parken, wenn zwischen dem abgestellten Fahrzeug und der Fahrstreifenbegrenzungslinie kein Fahrstreifen von mind. 3 m mehr verbleibt. Für Senkrechtparkplätze gibt es jedoch keine Festlegung. Hier muss nach der RAST 06 eine Fahrbahnbreite von mind. 4,50 m beim Rückwärtsparke und sogar 6 m bei Vorwärtsparke eingeplant werden. Diese Maße sind für die Verkehrsteilnehmenden jedoch nicht ersichtlich. Dadurch kommt es oft zu Falschparkern am Fahrbahnrand gegenüber der Senkrechtparkplätze, so dass diese nicht mehr ausparken können. Es liegen aber auch die Voraussetzungen für absolute Haltverbote nicht vor.

Eine nähere Erläuterung zum Halten und Parken gegenüber von Senkrechtparkplätzen wäre hier wünschenswert.

## **F. Anmerkungen / Detailliertere Hinweise**

Zu einzelnen Punkten im Detail folgende Hinweise:

Seite 6: § 2 | 9

Die Formulierungen bergen die Gefahr, dass der den Kfz-Verkehr „störende“ Radverkehr wieder verbannt wird.

- Sicher sind z.B. die Zwischenzeiten (4 m/s Räumgeschwindigkeit) bei sehr/extrem großen Knoten nicht beherrschbar. Auf der anderen Seite stören Radfahrende den Verkehrsablauf des schnelleren Kfz-Verkehrs aus rein physikalischen Gründen immer. Hier wäre die Einschränkung auf ein **„zwingendes Erfordernis“** und **„wenn ausreichend leistungsfähige Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen“** wünschenswert, um Fehlentwicklungen zum Nachteil des Radverkehrs zu vermeiden.
- Auch der neue Nachsatz ist kontraproduktiv. Sicher sind stadtautobahnähnliche Straßenzüge mit Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen für Radfahrende ungeeignet. Bei allen übrigen Straßen ist auch im Sinne des Gemeingebrauchs eine Herabsetzung der

Geschwindigkeit auf die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h oder darunter die erste Wahl. Dies gilt umso mehr als viele „Angebotsradverkehrsanlagen“ des letzten Jahrhunderts (bis RAST 06 oder nach VwV zu § 2, 18 bis 21) mit damaligen (Mindest-) Regemaß die Kapazitätsgrenze erreicht haben und Lastenräder, ... dann zwingend auf die Fahrbahn ausweichen müssen.

Seite 7: § 2 I 10

Bezüglich des Sicherheitsraumes ist klar zu stellen, ob die 1,5 m Überholabstand auch zu regelkonformen Radstreifen gelten. Dies würde viele bestehende, offensichtlich verkehrssichere Lösungen in Frage stellen. Ein „Überholverbot“ neben Radfahrstreifen nach ERA ist weltfremd und vom Unfallgeschehen offensichtlich nicht gedeckt.

Seite 7: § 2 I 12

Die Aussagen zum Überholabstand von 1,5 m führen eine regelkonformen Schutzstreifen als Teil der Fahrbahn ad absurdum. Hier sollte dann konsequent der Sinn des Schutzstreifens hinterfragt werden

Als möglicher Diskussionsansatz wird uns von Mitgliedstädten genannt:

- Der Schutzstreifen hat die Breite eines Radfahrstreifens mit allen notwendigen Sicherheitsabständen, ist aber im Begegnungsfall überfahrbar.
- Die Restfahrbahnbreite zwischen gegenläufigen Schutzstreifen sollte dann, bei geringem Verkehr, mindestens 3,00 m betragen.
- Damit würde dem Kfz-fahrenden signalisiert, ab wann er in die Räume des Radfahrenden ausweicht.

Seiten 8/9: § 2 II 3.

Die Festlegungen zur Parkverbotsstrecke liegen noch weit unter den Vorgaben des Regelwerkes zu Anfahrtsicht. Im Hinblick auf das, bezüglich der Sicht ausgesprochen auffällige, Unfallgeschehen besteht hier akuter Änderungsbedarf.

Seite 25: § 41 Z 220

Auch bei 4,5 m werden die 1,5 m Überhol-Abstand kaum eingehalten werden können. Hier sollte der Kfz-Führende besser in die Pflicht genommen werden, langsam zu fahren und ggf. anzuhalten!

Seite 25: § 41 Z 244

Stadtstraßen müssen nahezu ausschließlich mindestens für den Anliegerverkehr frei gegeben werden. Daher ist die Formulierung zu II

„ausnahmsweise“ weltfremd, was auch nahezu alle Modellversuche belegten. Grundsätzlich stellt sich die Frage, warum nicht der in Praxis einzige Vorteil der Fahrradstraße für Radfahrenden, das Nebeneinanderfahren, auf alle Tempo-30-Zonen übertragen wird. Damit würde der Beschilderungsaufwand minimiert.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag