
VDV-Stellungnahme zum Entwurf einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

I. Grundsätzliches

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband für über 600 Unternehmen des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs in Deutschland, begrüßt grundsätzlich die Überarbeitung der VwV-StVO. Mit Blick auf die notwendige Verkehrswende sollte im Rahmen der Überarbeitung grundsätzlich darauf geachtet werden, den Umweltverbund zu stärken und Konkurrenzsituationen zugunsten von ÖPNV und Fahrrad aufzulösen und nicht diese beiden Modi in Flächenkonkurrenz zu setzen.

II. Einzelheiten der notwendigen Anpassungen

Aus unserer Sicht bestehen die nachfolgenden Ergänzungs- bzw. Änderungsnotwendigkeiten.

1. VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO, dort Nr. I Allgemeines, Nr. 5 Satz 4 (alt), Satz 5 (Entwurf), Rn. 12

Die bisherige VwV und auch der Entwurf für eine neue Verwaltungsvorschrift verlangt unter dieser Randnummer, dass Schutzstreifen für Radfahrende nur angeordnet werden dürfen, wenn „*der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil [...] so breit [ist], dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können*“. In Straßen mit Buslinienverkehr ist diese Mindestbreite nach unserer Auffassung nicht ausreichend. Denn diese Breite reicht nicht für eine gefahrlose Begegnung mit dem Gegenverkehr und erst Recht nicht für ein Überholen von Radfahrenden aus.

Entsprechend regen wir an, nach diesem Satz 4 einen neuen Satz 5 mit folgendem Wortlaut zu ergänzen:

„In Straßen mit Buslinienverkehr muss die Breite so bemessen sein, dass sich ein Personenkraftwagen und ein Bus gefahrlos begegnen können.“

2. VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO, dort Nr. III Satz 3, Rn. 28

Diese Vorschrift betrifft die Kennzeichnung von Radwegen mit den Zeichen 237, 240 oder 241. Gemäß Satz 3 kann es sich vor Entscheidung dieser Frage „empfehlen, zusätzlich Sachkundige aus Kreisen der Radfahrer, der Fußgänger und der Kraftfahrer zu beteiligen“. Da diese Entscheidung jedoch nicht nur Auswirkungen auf Radfahrer, Fußgänger und Kraftfahrer hat, sondern ebenso auf durch diese Straße führende Linien des ÖPNV, halten wir es für angezeigt, nicht nur Sachkundige aus den vorgenannten Kreisen, sondern auch das örtliche Verkehrsunternehmen zu beteiligen, das durch diese Straße einen Straßenbahn- oder Buslinienverkehr führt.

Daher schlagen wir für die Rn. 28, Satz 3 folgenden Wortlaut vor (Ergänzung ist unterstrichen):

„Auch kann sich empfehlen, zusätzlich Sachkundige aus Kreisen der Radfahrer, der Fußgänger, der ÖPNV-Unternehmer und der Kraftfahrer zu beteiligen.“

3. VwV zu § 29 Abs. 3 Satz 1 StVO, dort Nr. V, Nr. 2, Rn. 95 und Rn. 99

Die neu gefasste VwV für Großraum- und Schwertransporte enthält Verfahrensregelungen, falls die maximale Einzelachslast überschritten wird. Diese Überschreitung stellt ein grundsätzliches Problem bei der Überquerung von Eisenbahn- und Straßenbahnschienen dar, weil hierdurch an diesen Beschädigungen und damit auch Gefahren entstehen können. Denn Schienenquerungen und Bahnübergangsbelagssysteme sind für eine Nutzung von Fahrzeugen gemäß § 34 StVZO entwickelt worden.

Gleichwohl ist eine Schienenquerung mit Schwertransporten an diesen Stellen grundsätzlich möglich – aber nur dann ohne Beschädigungen und hierdurch verursachte Gefährdungen, wenn entsprechende Schutzmaßnahmen getroffen werden. Diese notwendigen Schutzmaßnahmen sind bei der Beantragung in den Verwaltungsakt aufzunehmen und entsprechend in der VwV der StVO zu regeln.

Daher regen wir erstens an, in Art. 1 Nr. 7 c) dd) aaa) folgenden Satz am Ende von Rn. 95 einzufügen:

„Soweit die maximalen Einzellasten überschritten werden, ist der Schieneninfrastrukturbetreiber zu informieren und die Querung der Schienenstrecke mit effektiven Auflagen zu deren Schutz zu verbinden (z. B. auslegen von Stahlplatten). Ferner ist eine örtliche Begleitung zwecks Beweissicherung vorzunehmen.“

Zweitens regen wir an, in Art. 1 Nr. 7 c) dd) aaa) folgenden Satz am Ende von Rn. 99 einzufügen:

„Eine streckenbezogene Dauererlaubnis scheidet aus, sofern auf dieser Strecke ein Schienenweg überquert werden muss.“

4. VwV zu § 41 Abs. 1 Anlage 2 zu Zeichen 201, dort Nr. V (Benehmensregelung)

Des Weiteren regen wir an, als Folgeänderung zur Änderung von § 45 Abs. 2 StVO durch Einfügung von Satz 3 durch Art. 2 der Verordnung zur Änderung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung und der Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. Dezember 2016 (BGBl. I vom 16. Dezember 2016, Seite 2938) in die VwV-StVO zu Zeichen 201 Nr. V. eine Benehmensregelung mit dem Straßenbahnverkehrsunternehmer bzw. der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) für die Straßenbahn aufzunehmen, soweit höhengleiche Kreuzungen von Straßen, Wegen oder Plätzen mit besonderen Bahnkörpern von Straßenbahnen geregelt werden. Anordnungsbefugt ist hier die Straßenverkehrsbehörde (§ 45 Abs. 3 Satz 1 i. V. m. § 45 Abs. 2 Satz 3 StVO), jedoch erscheint es empfehlenswert, eine Grundlage für die Einbeziehung des bahnspezifischen Sachverständigen des Unternehmers und der TAB zu schaffen.

Nach diesseitiger Kenntnis wurde im Januar 2015 dazu auch im BLFA-StVO verhandelt und eine entsprechende Empfehlung abgegeben.

5. VwV zu § 41 Zeichen 245, dort Nr. II Nr. 4 Satz 3, Rn. 6 (Radverkehr und Bussonderfahrstreifen)

Ferner regen wir an, die Ergebnisse der sog. Fahrradnovelle auch insoweit zu berücksichtigen, dass bei der VwV zu § 41 Zeichen 245, dort Nr. II Nr. 4 Sätze 2 und 3 als Folgeänderung gestrichen werden. Denn mittlerweile schreibt die StVO in § 5 Abs. 4 Satz 3 vor, dass überholende Kfz gegenüber Fahrradfahrenden einen Mindestabstand von 1,5 m einhalten müssen. Da Fahrradfahrende nach rechts einen Sicherheitsabstand von in der Regel einen Meter einzuhalten haben, ist die Führung des Fahrradverkehrs zwischen Bussonderfahrstreifen und Individualverkehr aus Sicherheitsgründen nicht mehr zu beanstanden. Entsprechend ist für die Regelung in der VwV zum Zeichen 245, dort unter Nr. II Nr. 4 Sätze 2 und 3 (Rn. 6), wonach in den Fällen, dass „der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden [kann], er im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf dem Sonderfahrstreifen zugelassen werden“ soll und in den Fällen, in denen dies nicht möglich ist, von der Anordnung des Zeichens abzu- sehen sei, kein sachlicher Regelungsraum mehr vorhanden. Denn Hintergrund dieser Verwaltungsvorschrift war die Besorgnis, dass Radfahrende, die „zwischen Linienbus- und dem Individualverkehr“ fahren müssen, dort zu wenig Platz hätten. Mit der Festlegung des Mindestabstandes ist nunmehr jedoch klargestellt, dass dem Radfahrenden genügend Raum gelassen werden muss.

6. Zu § 41 Zeichen 245, dort Nr. III Nr. 2, Rn. 16 (Markierung des Bussonderfahrstreifen)

Nach der bisherigen VwV-StVO zu Zeichen 245 „Bussonderfahrstreifen“, dort Nr. III Nr. 2, Rn. 16, sind Bussonderfahrstreifen „*grundsätzlich durch eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) zu markieren*“. Soweit mithin Fahrradfahrende auf Bussonderfahrstreifen zugelassen sind, ist ein Überholen selbst von langsamen Radfahrenden rein tatsächlich wegen der Breite des Bussonderfahrstreifens bei einer Markierung mit Zeichen 295 und dem damit verbundenen Überfahrverbot nicht zulässig. Denn mit dem notwendigen Mindestüberholabstand von mindestens 1,5 m gegenüber Fahrradfahrenden, dem Seitenabstand des Radfahrenden nach rechts von in der Regel einem Meter, der Breite des Fahrrades und des Radfahrenden (mindestens 60 cm) sowie der Breite des Omnibusses (2,55 m) und Spiegelbreiten (0,25 m) ist für das Überholen innerhalb eines Bussonderfahrstreifens eine Mindestbreite von etwa sechs Metern notwendig.

Da allerdings Bussonderfahrstreifen, auf denen Radfahrende zugelassen sind, regelmäßig keine sechs Meter Breite aufweisen – sonst hätte die Straßenverkehrsbehörde direkt statt eines Bussonderfahrstreifens mit zugelassenen Radfahrenden einen separaten Radweg oder Radstreifen und einen schmaleren Bussonderfahrstreifen gewählt – verdeutlicht diese Berechnung, dass das Überholen eines Radfahrenden das Verlassen der Fahrspur notwendig macht.

Das Verlassen des Bussonderfahrstreifens ist jedoch für den Bus nicht zulässig, wenn dieser mit Zeichen 295 abmarkiert ist. Entsprechend muss der Bus hinter den Radfahrenden herfahren. Hierdurch wird der Sinn und Zweck des Bussonderfahrstreifens („*Störungen des Linienverkehrs vermeiden und einen geordneten und zügigen Betriebsablauf ermöglichen*“, so Rn. 2 der VwV-StVO zu Zeichen 245) konterkariert.

Dieses widersprüchliche und dem Sinn des Bussonderfahrstreifens widersprechende Ergebnis kann dadurch behoben werden, dass die VwV-StVO zu Zeichen 245 in ihrer Rn. 16 künftig nicht mehr auf Zeichen 295, sondern auf Zeichen 296 verweist. Als Folgeänderung sollte in Rn. 13 (zu III Nr. 11) neben Zeichen 295 auch der Verweis auf Zeichen 296 ergänzt werden.

Wir bitten Sie, unsere Anmerkungen zu berücksichtigen und stehen Ihnen für weitere Erläuterungen oder Rückfragen gerne zur Verfügung.