

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

18.10.2019/gru

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur
Herrn [REDACTED]
Referat StV 12
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Bearbeitet von

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Versand per E-Mail:

[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

Aktenzeichen
DST 66.05.50 D

Stellungnahme der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände zur XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Sehr geehrter Herr [REDACTED],

wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und haben Ihnen entsprechend Forderungen, Anregungen und Hinweise aus Sicht der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände zusammengestellt. Diese Hinweise bitten wir Sie als erste Einschätzung zu verstehen.

Die Stellungnahmefrist ist angesichts der Fülle an vorgesehenen Änderungen und zumal während der (Herbst-)Ferienzeit viel zu kurz bemessen. Eine angemessene Beteiligung der Mitgliedschaft war uns daher nicht möglich. Das wird unseres Erachtens auch der anspruchsvollen Regelungsmaterie nicht gerecht. Der Sinn des Anhörungsverfahrens wird so verfehlt. Ergänzende Stellungnahmen behalten wir uns daher sowohl gegenüber dem BMVI als auch gegenüber dem Bundesrat vor.

I. Allgemeine Einschätzung

Die Zielrichtung der StVO-Novelle die ausstehenden Ergänzungen zum Carsharinggesetz und zur Elektromobilität zu liefern, Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs und für mehr Verkehrssicherheit zu ergreifen, die derzeitige Erprobungsklausel zu einer Innovationsklausel fortzuentwickeln und dazu ausdrücklich auch den Gebührenrahmen (GebOSt), die Straßenverkehrsordnung (StVO), den Bußgeldkatalog und die Fahrerlaubnisverordnung (FEV) anzupassen werden ausdrücklich von den kommunalen Spitzenverbänden begrüßt.

Gleichwohl verlangen die einzelnen Änderungen eine sehr sorgfältige juristische und inhaltliche Prüfung und Vorbereitung, damit die Änderungen über den Stand einer Erprobung hinaus in der Lage sind, das Dauerrecht im Straßenverkehr nachhaltig zu prägen und sinnvoll zu bereichern.

Diese Prüfung war durch die sehr kurze Frist in der Ferienzeit nicht möglich, so dass eine Reihe von Detailinschätzungen auf das nachfolgende Verfahren verlagert werden müssen. Insbesondere haben uns mehrere Mitglieder signalisiert, dass sie innerhalb einer angemessenen Beteiligungsfrist gern detailliert zu einzelnen Sachverhalten Stellung genommen hätten.

Zudem erscheint eine Überarbeitung der STVO ohne zeitgleiche Anpassung der dazugehörenden VwV-StVO nicht zielführend, da wesentliche erläuternde Grundlagen für die Rechtsanwendung damit fehlen.

Die Beschilderungsregelung für Elektro- und Carsharing-Fahrzeuge nach der Straßenverkehrsordnung ist überfällig, ebenso eine Initiative zur Anpassung des Bussgeldkataloges. Es wird erwartet, dass höhere Bußgelder für verbotswidriges Parken auf Geh- und Radwegen, eine bessere Wirkung erzielen. Die Anhebung lässt allerdings auch organisatorische und verwaltungspraktische Auswirkungen erwarten, die den gewünschten Effekt vermindern. Wir halten daher weitere Anpassungen und eine Neujustierung der Tatbestände für erforderlich.

Nachfolgend haben wir Ihnen daher – in Teilen auch noch unabgestimmt – Anmerkungen und Hinweise aus unseren Mitgliedsbereichen aufgelistet.

Die Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften als Maßnahme mehr Verkehrssicherheit des Radverkehrs wird grundsätzlich begrüßt. Die Ausarbeitung einzelner Vorschriften wirft allerdings mehr Fragen als Antworten auf. Das gilt insbesondere für die Bestimmung fester Mindestabstände für das Überholen des Rad- /Fußverkehrs sowie von E-Kleinstfahrzeugen von 1,5 m bzw. 2,0 m Abstand. Einzelne Vorschriften werden voraussichtlich Begehrlichkeiten der Umsetzung in Form zahlreicher Anfragen, Konzepte und Beschlüsse in den Städten, Landkreisen und Gemeinden wecken, ohne dass im Einzelnen jedoch eine konkrete Verbesserung der Situation für den Radverkehr erzielt werden kann. Es sind textliche Klarstellungen und eine Analyse der Wirkungen einschl. von damit mittelbar verbundenem Erfüllungsaufwand notwendig. Der Einsatzbereich von Fahrradzonen (244.3) und Fahrradstraßen und deren Integration und Abgrenzung zu den bestehenden Tempo-30-Zonen – insbesondere im Hinblick auf den Beschilderungsaufwand ist unklar. Eine verpflichtende Kennzeichnung nur einer Zonenregelung auf der Straße ist abzulehnen.

Einzelne Formulierungsänderungen (Seitenabstand Überholen Radverkehr, Rechtsabbiegen von Kfz >3,5t nur mit Schrittgeschwindigkeit, Konkretisierung des gesetzlichen Haltverbots an Einmündungen) sind im Wesentlichen öffentlich zu kommunizieren und zu kontrollieren. Die bloße Festschreibung in der StVO erscheint da nicht ausreichend.

Es fehlen im Entwurf die Regeln für den Verkehr auf Radschnellwegen auf die im Text verwiesen wird.

Der Entwurf widerspricht in Teilen der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, deren Ziel der Abbau des „Schilderwaldes“ und die Stärkung der eigenverantwortlichen Beachtung der allgemeinen Verkehrsregeln der StVO durch die Verkehrsteilnehmer war.

Wir weisen darauf hin, dass die StVO-Novelle nur ein erster Schritt einer Gesamtstrategie für einen sicheren und stärkeren Radverkehr in den Kommunen sein kann. Radverkehr ist ein wichtiger Bestandteil für nachhaltige Mobilität – in Stadt und Land. Zur weiteren Förderung des Radverkehrs bedarf es dabei in der Fläche angesichts disperser Siedlungsstrukturen auch außerorts guter Radwegeverbindungen zwischen den einzelnen auseinanderliegenden Ortsteilen, um sicher Schulen, Ausbildungs- und Arbeitsstätten oder Haltestellen von Bus und Bahn erreichen zu können. Die Ausstattung mit straßenbegleitenden Radwegen entlang von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen ist in Deutschland allerdings vielfach unzureichend, ein Lückenschluss allein mit baulichen Maßnahmen wegen überlanger Planungsverfahren und Realisierungszeiträume auch in Jahrzehnten nicht zu schaffen.

Wir erwarten daher insbesondere auch, dass die Bundesregierung ihren Ankündigungen im Koalitionsvertrag entspricht und für ausgewählte, schwach befahrene Außerortsstraßen bei gleichzeitiger Beschränkung der Höchstgeschwindigkeiten für den Autoverkehr die in den Niederlanden seit Jahren bewährten „Schutzstreifen außerorts“ als Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern einführt. Dazu ist in der VwV-StVO (Rn. 12 zu § 2 Abs. 4 S. 2 StVO) eine Befreiung vom generellen Verbot von Schutzstreifen auf Straßen außerorts dauerhaft zu verankern; denkbar wäre auch eine Konkretisierung des Zeichens 340 in Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO, zumal auch bei anderen Zeichen für den Außerortsbereich Ge- und Verbote geregelt werden (z.B. hinsichtlich Zeichen 306 - Parken an Vorfahrtsstraßen außerorts). Ein in 14 deutschen Modellkommunen durchgeführter mehrjähriger Pilotversuch hat gezeigt, dass mit diesem Ansatz sowohl das Sicherheitsgefühl der Radfahrer verbessert werden konnte als auch die Häufigkeit und Schwere von Unfällen signifikant zurückgegangen sind (vgl. auch Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz in Straßenverkehrstechnik 2019, Heft 5, Seite 347 – 356). Zudem wurden die Lösungen von der Bevölkerung vor Ort gut angenommen.

Gleichzeitig möchten wir die Bedeutung einer guten Erreichbarkeit aller Städte und Gemeinden unterstreichen. Gerade in ländlichen Räumen sind die Menschen und Unternehmen in Ermangelung von Mobilitätsalternativen vielerorts weiter angewiesen, ihre Nahversorgung, Arztbesuche und Geschäftstätigkeiten mit dem PkW sicherzustellen. Insbesondere die Zugänglichkeit von Städten und Gemeinden mit Zentrenfunktion ist zu erhalten.

Schwerpunkt der Rückmeldungen aus unserem Mitgliedsbereich bilden die Änderungen zum Radverkehr sowie zu den Änderungen der Zuständigkeiten für die Genehmigung von Großraum- und Schwerlasttransporten, wobei letztere als nicht zielführend abgelehnt werden.

Es ergeben sich aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände weitere Handlungsbedarfe, die im Schlusskapitel dieser Stellungnahme ausgeführt werden.

II. Zu den Einzelheiten des Verordnungsentwurfs

Zu D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Den Abschnitt D. Haushaltsaufgaben ohne Erfüllungsaufwand zu Ländern und Kommunen bitten wir dringend wie folgt zu überarbeiten:

„Die Regelungen entfalten keine Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen. Sofern Kommunen sich entschließen, im Rahmen der Parkraumbewirtschaftungsregelungen Gebührenbefreiungen oder Ermäßigungen zugunsten von Carsharingfahrzeugen vorzusehen, treffen sie diese Entscheidung im Zusammenhang mit dem Erlass landeseigener Gebührenordnungen oder kommunaler Satzungen. Länder und

Kommunen werden durch diese Verordnung weder verpflichtet, diese Freistellung vorzunehmen, noch ersetzt die Möglichkeit zur Visualisierung dieser Entscheidung durch Anordnung von Zusatzzeichen oder durch Kennzeichnung auf dem Parkscheinautomat die landeseigenen Regelungen, die für den Gebührenverzicht erforderlich wären.“

Begründung: Klarstellung des Gemeinten. Die Formulierung des bisherigen ersten Satzes mit der Konstruktion „sofern sich diese entschließen“ legt fälschlicher Weise nahe, dass Haushaltsausgaben/ Erfüllungsaufwand entstehen, wenn sich die Kommunen nicht zu einer Privilegierung des Carsharing entschließen. Mit der Grundeinschätzung, dass die Aufgaben/der Erfüllungsaufwand durch die eigenverantwortliche Privilegierung auf Grundlage des CSgG aus nicht-verkehrlichen Gründen entsteht, nicht aus der jetzt eingeführten Beschilderung/Kennzeichnung, stimmen wir im Übrigen überein.

Zu E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Es entsteht Erfüllungsaufwand bei den Kommunen durch die Ergänzung von § 5 Abs. 4, § 9 Abs. 6 (s. dazu unten), der hier ergänzt und aufgelistet werden muss.

Vernachlässigt bei den Kosten für die Kommunen wurden die notwendigen Schulungen der Mitarbeiter zur Berechnung der Gebühren bei Großraum- und Schwertransporten. Darüber hinaus wird es durch die geänderte Zuständigkeit zu einer Freistellung von gewachsenen Kompetenzen und großen Ausfällen der entsprechenden Gebühreneinnahmen geben (s. dazu unten Gebühren).

Zum Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Zu Artikel 1 Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Zu Ziffer 1 / Zu § 2 StVO

a) Zu § 2 Abs. 4

Bislang ist mit Fahrrädern grundsätzlich einzeln hintereinander zu fahren und darf nur ausnahmsweise nebeneinander gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird. Durch die Neufassung von § 2 Abs. 4 StVO wird dieses Regel-Ausnahme-Verhältnis umkehrt. Hierfür wird von Seiten der Straßenverkehrsbehörden keine Notwendigkeit gesehen. Mit Blick auf die Verkehrssicherheit wird es für kritisch angesehen, dass mit Fahrrädern nun grundsätzlich nebeneinander gefahren werden kann und nur im Ausnahmefall hintereinander zu fahren ist. Das gilt umso mehr, als der – nun auf Ebene des Ausnahmetatbestands angesiedelte – Begriff der „Verkehrsbehinderung“ unscharf ist und in der Praxis zu unterschiedlichen Interpretationen führen wird, die eine Handhabung der Norm erschweren und insgesamt das Risiko von Gefährdungen für Radfahrer erhöhen.

Wir sprechen uns insoweit für die Beibehaltung des bisherigen Regel-Ausnahme-Verhältnisses aus. Zumindest sollte eine Neuregelung auf Fahrbahnen mit ausreichender Fahrbahnbreite bzw. vorhandenen Schutzstreifen beschränkt werden. Zudem sollten Kurvenbereiche von dieser Möglichkeit ausgenommen werden.

Zur Verbesserung der Leichtigkeit und Attraktivität des Radverkehrs wird allerdings ange-regt, in § 2 Abs. 4 Satz 6 StVO klarzustellen, dass außerhalb geschlossener Ortschaften Radwege auch ohne zusätzliche Beschilderung in beiden Fahrtrichtungen mit Fahrrädern be-fahren werden dürfen. Während § 2 Abs. 4 Sätze 3 bis 5 StVO für den Innerortsbereich zwi-zwischen linken und rechten Radwegen differenzieren, fehlt eine solche Differenzierung in Satz 6. Dies impliziert zwar die Vermeidung von Zusatzzeichen, bedeutet ohne entsprechen-de, rechtlich schwer zu begründende Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen aber weitere Verkehrszeichen für beide Fahrtrichtungen. Denn innerorts ist die Nutzung eines linken Rad-wegs, für den keine Benutzungspflicht besteht, nach § 2 Abs. 4 Satz 4 StVO nur mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ möglich. Im außerörtlichen Bereich müssten Radfahrer, die nicht auf einem rechten Radweg fahren, mangels entsprechender Beschilderung aber die Stra-ße nutzen.

Zur Förderung einer attraktiven und zeitgemäßen Radverkehrsverführung außerorts unter Vermeidung zusätzlicher Beschilderung sollte § 2 Abs. 4 Satz 6 StVO daher generell den Radverkehr in beide Richtungen zulassen und wie folgt gefasst werden:

„Außerhalb geschlossener Ortschaften darf man Radwege in beide Richtungen sowie mit Mo-fas und E-Bikes benutzen“.

Zur weiteren Begründung:

Die Neufassung des § 2 Abs. 4 Satz 1 wird in der jetzigen Ausformulierung nicht unterstützt. Ein Bedarf für diese Änderung wird nicht gesehen. Das Nebeneinanderfahren von Rad Fahrenden ist heute bereits erlaubt und es ist nicht erkennbar, dass die heutige Formulierung missverständlich ist. Mit der neuen Formulierung wird das Nebeneinanderfahren von Rad Fahrenden als Regelfall definiert. Das muss aus Gründen der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs abgelehnt werden. Es ist zu erwarten, dass auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen wie auch auf Radwegen verstärkt von der Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, Nebeneinander zu fahren, was wiederum zu Gefährdungen und zu Einschränkungen der Leichtigkeit des Verkehrs selbst im Verhältnis der Radfahrenden untereinander führt. Da beim Nebeneinanderfahren kaum der erforderliche Sicherheitsabstand beim Überholen eingehalten werden kann, sind Konflikte vorhersehbar, wenn Radfahrende rechtsirrig die Situation nicht entschärfen. Deshalb sollte der Fokus weiterhin auf dem Hintereinanderfahren liegen und die jetzige Formulierung beibehalten oder hilfsweise lediglich das Wort „nur“ gestrichen werden.

b) Zu Absatz 5 Satz 7:

Hinsichtlich des Absteigens vor dem Überqueren der Fahrbahn wird aus der Praxis weiterer Klarstellungsbedarf gesehen, was für nicht benutzungspflichtige (sonstige) Radwege sowie bei der Beschilderung „Gehweg“ und Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ gelten soll. Zur Erhö-hung der Verkehrssicherheit sollte eine einheitliche Regelung für Kinder und deren Aufsichtspersonen erfolgen.

Zur weiteren Begründung:

Mit der Klarstellung soll verhindert werden, dass Kinder- und Aufsichtspersonen auch auf der Straße oder dem Radweg STVO-konform absteigen müssten. Das Abstiegsgebot ist allerdings in Teilen realitätsfremd; in der Praxis wird diese Regel im städtischen Verkehr nicht gelebt. In Tempo-30-Zonen wird die Regel ferner als nicht erforderlich angesehen.

Die Regelung zu Kindern und Aufsichtspersonen ist grundsätzlich hilfreich. Für die Verkehrserziehung sinnvoll wäre es, festzuschreiben, dass jeweils nur die in Fahrtrichtung rechten Wege genutzt werden sollten. Das wird zumindest von einer Mitgliedstadt angeregt.

Denn die Regelung wird einem anderen Problem nicht gerecht: Der insgesamt gestiegenen verkehrswidrigen Nutzung der Gehwege durch den Radverkehr. Die Erfahrungen zeigen, dass Radverkehr auf dem Gehweg zu einer stärkeren Gefährdung der Sicherheit der Fußgänger, besonders von älteren Menschen, Kindern, mobilitätseingeschränkten Personen und Blinden führt. Nach den Beobachtungen in den Mitgliedstädten ist die Hemmschwelle, den Gehweg zu benutzen, insgesamt gesunken. Insbesondere ist festzustellen, dass linke Gehwege verkehrswidrig zur Abkürzung benutzt werden.

Das Ziel, Eindeutigkeit herzustellen, wird mit dem Vorschlag nicht erreicht. Es sollte dringend klargestellt werden, wie es sich auf „Gehwegen“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ verhalten soll. Derzeit dürfen dort Radfahrer ohne abzustiegen die Fahrbahn queren und nehmen an der Vorfahrtregelung teil.

Zusammengefasst sollte im Sinne einer einheitlichen Regelung für Kinder mit Benutzungspflicht bzw. -recht und deren Begleitperson die Regelung durch einen weiteren Satz ergänzt werden:

„Satz 7 gilt nicht in Tempo-30-Zonen und auf Gehwegen, die für den Radverkehr freigegeben wurden.“

Zu Ziffer 2 / zu § 5 StVO

Die klare Angabe eines ausreichenden seitlichen Sicherheitsabstands beim Überholen dürfte die Verkehrsteilnehmer zusätzlich sensibilisieren, wenngleich die Ahndung und Überwachung des einzuhaltenden Sicherheitsabstands in der Praxis schwierig sein dürfte. Im Falle einer Mittelmarkierung auf der Straße wäre es allerdings verständlicher, einen verpflichtenden Spurwechsel bei jedem Überholvorgang festzuschreiben.

Das Überholen des Rad- /Fußverkehrs sowie von E-Kleinstfahrzeugen mit mindesten 1,5 m Abstand wird als Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere des Radverkehrs gesehen. Eine Unfallhäufung auf Grund der Unterschreitung des erforderlichen Seitenabstandes beim Überholen des Rad Fahrenden wird allerdings nicht gesehen. Der Ansatz, den Sicherheitsabständen für den Radverkehr mehr Sichtbarkeit zu verleihen, wird dementsprechend zwar begrüßt, die beabsichtigte Regelung wird aber als zu starr abgelehnt. Die gültige Regelung ist ausreichend, besser für die Beurteilung des Einzelfalls und durch ständige Rechtsprechung bestätigt.

Der notwendige Sicherheitsabstand beim Überholen von Rad Fahrenden ist abhängig von den gefahrenen Geschwindigkeiten und den Fahrzeugarten. Wenn als Mindestabstand 1,5 m festgelegt wird, wäre generell auch ein sehr langsames Überholen z.B. in Wohngebietsstraßen mit geringen Fahrbahnbreiten, nicht mehr möglich.

Kritisch wird insbesondere auch gesehen, dass die Neuregelung für Außerortsstrecken – unabhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit – generell einen seitlichen Überholabstand von 2 m vorsieht. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Regelung auf zahlreichen Strecken in ländlichen Räumen mit geringen Fahrbahnbreiten zu einem faktischen Überholverbot führen würde, da die Straßenquerschnitte insbesondere ein Überholen durch den Schwerverkehr nicht mehr zulassen würden. Es bedürfte daher einer ergänzenden Regelung, dass in solchen

Fällen mit entsprechend reduzierter Geschwindigkeit auch mit einem seitlichen Überholabstand von 1,5 m überholt werden darf.

Die nicht flexible Festlegung hätte zur Folge, dass viele innerörtliche Verkehrsführungen für den Kfz-Verkehr und den ÖPNV nicht mehr ausreichend leistungsfähig wären, weil Radfahrende bei strikter Beachtung der StVO dann systematisch zu Pulkführern würden. Die Koordination der Lichtsignalanlagen müsste entsprechend überarbeitet werden, bestimmte Umläufe im ÖPNV können in der geplanten Zeit nicht mehr realisiert werden, sodass ggf. Fahrplananpassungen und Fahrzeugmehrbedarf entstehen. Dies führt zu ganz erheblichen Kosten bei den Kommunen und muss deshalb zwingend in der Begründung und im Erfüllungsaufwand für Kommunen angesprochen werden.

Im Ergebnis halten wir die Festlegung von pauschalen konkreten Maßen für den Überholabstand für nicht zielführend. Die StVO wird mit dieser Regelung nicht flexibilisiert, die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmenden nicht gestärkt und in der Sache kein Fortschritt erzielt. Zu überlegen ist, ob den in der ständigen Rechtsprechung für bestimmte Fallgruppen gebildeten Mindestabständen höhere Beachtung beigemessen wird, etwa durch eine höhere Sichtbarkeit in der VwV-StVO und in der Kommunikation durch die Verkehrssicherheitsarbeit. Ferner wäre über ein geeignetes Messverfahren zur Ahndung von Verstößen nachzudenken, die zurzeit faktisch scheitert.

Klarstellungsbedarf wird auch für den Bereich von Kreuzungen und Einmündungen gesehen. Nach dem neugefassten Satz 4 soll der seitliche Mindestabstand an Kreuzungen und Einmündungen nur dann nicht einzuhalten sein, wenn der Rad Fahrende die Kraftfahrzeuge rechts überholt oder neben ihnen zum Stillstand kommt. Um umgekehrten Fall, dass ein Kraftfahrzeug zeitlich erst nach einem Radfahrer z.B. an einer Lichtzeichenanlage anlangt oder als Linksabbieger in die Kreuzung fährt, müsste dieses dann nach dem Wortlaut der Vorschrift wohl hinter dem Rad anhalten, zumal ein Anhalten neben dem Fahrrad unter Beachtung des Mindestabstands – also im Gegenverkehr – regelmäßig nicht möglich sein wird. Gerade in dieser Situation ist ausreichender Sicherheitsabstand besonders wichtig, da Rad Fahrende beim Anfahren keine gerade und gleichmäßige Fahrlinie haben. Verwiesen wird diesbezüglich auf den bestehenden § 5 Abs. 8 StVO. Die unterschiedliche Regelung des einzuhaltenden Mindestabstands, die allein von Zufälligkeiten abhinge, ist schwer vermittelbar und würde zudem auch die Verkehrsüberwachung und Sanktionierung zusätzlich erschweren, da letztlich entscheidend wäre, wer zuerst da war.

Demgegenüber sehen wir, worauf bereits in diesem Zusammenhang hinzuweisen ist, für die Einführung eines neuen Verkehrszeichens 277.1 (Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge) keine Notwendigkeit: Denn in den Fällen, in denen der Mindestabstand zum Überholen nicht eingehalten werden kann, beispielsweise an Engstellen, wäre das Überholen ohnehin verboten. Mit einer solchen Beschilderung würde man lediglich die ohnehin geltende gesetzliche Regelung wiederholen — dies ist aufgrund der rechtlichen Vorgaben weder erforderlich noch zulässig und würde den Bemühungen, Schilder abzubauen, zuwiderlaufen.

Eine weitere Auswirkung des Mindestabstands betrifft die Regelwerke hinsichtlich der Regel- und Mindestbreiten von Fahrspuren bzw. Radfahrstreifen. Die durchgezogene Linie des Radfahrstreifens suggeriert eine rechte Fahrbahnbegrenzung für den Kfz-Verkehr, bei deren Einhalten in der Regel keine gefährlichen Situationen entstehen. Das kann dazu führen, dass bei Überprüfungen bestehende Radfahrstreifen entfallen, wenn regelmäßig ein Vorbeifahren in mindestens 1,50m Abstand nicht möglich ist.

Zur Begründung:

Die in der Begründung ausgeführte Ausweitung der Anwendung der Vorschriften für das Überholen auf Radfahrstreifen ist fachlich falsch und rechtlich nicht haltbar. Nach der Systematik der StVO - und dokumentiert in der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 - sind mit Zeichen 237 gekennzeichnete und mit Zeichen 295 abgetrennte Radfahrstreifen Sonderwege und damit nicht Bestandteil der Fahrbahn. Überholt werden nur Verkehrsteilnehmer, die den gleichen Straßenteil in dieselbe Richtung befahren. An Rad Fahrende auf Radfahrstreifen wird somit vorbei gefahren, so dass § 5 StVO nicht anwendbar ist. Die Leitlinien des Radfahrstreifens (Zeichen 340) signalisiert eine rechte Fahrbahnbegrenzung für den Kfz-Verkehr, bei deren Einhalten in der Regel keine gefährlichen Situationen entstehen. In der VwV-StVO ist zu § 7 Benutzung von Fahrstreifen durch Kraftfahrzeuge festgehalten: „Die Fahrstreifen müssen so breit sein, dass sicher nebeneinander gefahren (überholt) werden kann.“ Des Weiteren steht in der VwV-StVO zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, dass Radfahrstreifen möglichst 1,85 m breit sein sollen. Sinn und Zweck dieser Festlegungen in der VwV-StVO ist, dass bei ordnungsgemäßer Nutzung der angeordneten Fahrstreifen/Radfahrstreifen eine Gefährdung parallelfahrender Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Auf die verkehrssichere Anordnung von Fahrstreifen/Radfahrstreifen müssen sich die Verkehrsteilnehmer verlassen können und richten ihr Fahrverhalten danach aus. Hierzu abweichende enthält ein Gutachten zum Seitenabstand (GDV Nr. 86, Rechtsgutachten zu markierten Radverkehrsführungen) und der hiesigen Referentenentwurf (Seite 89, Begründung zum Seitenabstand). Die dortigen Aussagen widersprechen in eklatanter Weise dem üblichen, seit Jahrzehnten praktizierten Verkehrsverhalten.

Falls vom Verordnungsgeber gewünscht wird, dass die Regeln zum Überholen auch für baulich getrennte Radwege, Radfahrstreifen und durch bauliche Vorrichtungen abgesonderte Radwege auf der Straße (Protected Bike Lane) gelten sollen, müssen die Vorschriften der StVO weitergehend angepasst werden. Das wird allerdings ausdrücklich nicht unterstützt. Wenn gegenüber Rad Fahrenden auf Radfahrstreifen ein Abstand von mind. 1,5 m einzuhalten wäre, führte das zu massiven Behinderungen beispielsweise des Straßenbahnverkehrs und konterkarierte damit den Ansatz, umweltfreundliche Verkehrsarten zu fördern. Bisher war es für den Straßenbahnverkehr problemlos möglich, mit einem Sicherheitsabstand von 0,7 m neben der Markierung des Radfahrstreifens Zeichen 295 vorbeizufahren.

Radfahrer auf heute nach ERA regelkonformen Radfahrstreifen werden regelmäßig auf parallelen Fahrstreifen mit weniger als 1,5 m Abstand überholt, ohne dass Unfallhäufungen bekannt geworden sind. Die Regelung stünde im Widerspruch zu den gültigen Regelwerken mit ihren Dimensionierungsvorgaben und würde bei Umsetzung zu einer drastischen Reduzierung von Fahrradverkehrsanlagen führen.

Ferner hätte eine Anwendung auf Schutzstreifen auch Rückwirkungen auf das gültige Regelwerk. So gilt beispielsweise nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) ein Mindestmaß für die Fahrbahnbreite bei Schutzstreifen von 7,00 Metern, nämlich zweimal 1,25 m Schutzstreifen und eine Kernfahrbahn von 4,50 m. Bei einer Kernfahrbahn von 4,50 m können sich zwei Pkw begegnen ohne den Schutzstreifen in Anspruch zu nehmen. Wären nun aber künftig Pkw-Fahrer überlagernd zusätzlich verpflichtet 1,5 m Abstand zu Radfahrenden einzuhalten, wäre der Begegnungsverkehr innerhalb der Kernfahrbahn nicht mehr möglich, auf der anderen Straßenseite müsste ein entgegenkommender Pkw dann auf den Schutzstreifen der Gegenseite ausweichen. Insgesamt könnte damit die planerische Grundlage für Schutzstreifen auf engen Straßenabschnitten gänzlich in Frage stehen. Es wäre in der Folge zu befürchten, dass Straßenverkehrsbehörden dazu verpflichtet wären, vorhandene Schutzstreifen wieder zu entfernen. Als weitere Reaktion wäre infolge der Änderung ggf. notwendig, das

Regelwerk für Schutzstreifen und Radfahrstreifen neu aufzustellen. Möglicherweise wären dann solche Streifen für Radfahrende nur noch zulässig, wenn eine Mindestbreite der Streifen von 3,00 m gegeben ist (1,5 m Sicherheitsabstand + 1,0 m Radfahrer + 0,5 m Randabstand zum Bordstein). Eine solche Breite kann aber im Straßenquerschnitt meistens nicht zur Verfügung gestellt werden und es würden so zukünftig kaum noch Schutzstreifen angelegt werden können.

Auch von daher regen wir an, auf die Vorgabe konkreter Seitenabstände im Gesetz zu verzichten und negative Konsequenzen für die Radverkehrsplanung zu bedenken.

Hilfsweise wird bei Aufrechterhaltung der Änderung eine Klarstellung wie folgt angeregt: *„Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden im Mischverkehr beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,50 m und außerorts mindestens 2 m. Mit entsprechend reduzierter Geschwindigkeit sind innerorts und außerorts geringere Abstände möglich.“*

Damit wird klargestellt, dass Verkehrsteilnehmende grundsätzlich nur im Mischverkehr selbst Einfluss auf einen ausreichenden Seitenabstand nehmen können. Bei angelegten Radfahrstreifen ist dies nicht der Fall.

Angeregt wird ferner eine Ergänzung des § 5 Abs. 8 StVO vice versa auch für Kraftfahrzeuge. Die grundsätzliche Regelung des Rechts-Überholens nach § 5 Absatz 8 StVO sollte auch auf langsam fahrende Fahrzeuge erweitert werden.

Zu Ziffer 3 / Zu § 9 StVO

Die mit § 9 Abs. 6 StVO geplante Vorgabe, dass Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t innerorts nur in Schrittgeschwindigkeit rechts abbiegen dürfen, halten wir für wenig praktikabel und technisch kaum überprüfbar.

Wir möchten an dieser Stelle allerdings nachdrücklich darauf hinweisen, dass wir es für die Zukunft erforderlich und deutlich zielführender halten, zur Sicherung von rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen über 3,5 t technische Lösungen wie Seitenfahrkamera, Abbiegesensoren etc. bzw. die verpflichtende Einführung des „Abbiegeassistenten“ vorzusehen.

Im Fall der Umsetzung des Vorschlags wäre darauf zu achten, dass in der künftigen Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 3 StVO die Schrittgeschwindigkeit wie von der Rechtsprechung definiert mit 4 – 7 km/h angegeben wird.

Das Rechtsabbiegen für Fahrzeuge über 3,5 t in Schrittgeschwindigkeit könnte zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Fraglich erscheint jedoch die Möglichkeit zur Kontrolle und damit zur Durchsetzung dieser Neuregelung. Ob tatsächlich Schrittgeschwindigkeit gefahren wird, wäre auch bei einem Unfall in der Regel nicht nachprüfbar.

Die Beschränkung auf Fahrzeuge über 3,5 t entspricht der medialen Wahrnehmung. Tatsächlich geschehen jedoch wesentlich häufiger Unfälle mit abbiegenden Pkw (Hamaicher/Kühn 2016). Die Erläuterungen zum Änderungsvorschlag sind nicht schlüssig. Durch die Reduktion der Geschwindigkeit des Abbiegenden werden die Folgen einer möglichen Kollision in der Regel nicht abgemindert, da weniger ein Aufprall als vielmehr ein Überrollen für schwere Verletzungen verantwortlich ist. Inwiefern eine Verlängerung der Reaktionszeit der Betroffenen und Beteiligten die Unfallschwere oder gar die Zahl der Unfälle verringern kann, ist ebenfalls fraglich.

Die neue Regelung wird die Gefährdungen und die Unfalllage beim Rechtsabbiegen daher voraussichtlich nicht wesentlich verbessern, da die meisten Unfälle von abbiegenden Lkw mit Radfahrern bei geringen Geschwindigkeiten stattfinden. Um die Unfallrate beim Rechtsabbiegen von Lkw wirksam zu senken und Unfälle mit Fahrradfahrern wirksam zu verhindern, wäre es vielmehr notwendig schnellstmöglich technische Abbiegeassistenzsysteme für Lkw verpflichtend vorzuschreiben und über den § 56 StVZO durchzusetzen.

Obgleich sich die Regelung auf die Leistungsfähigkeit an einer LSA-geregelten Kreuzung/Einmündung negativ auswirken wird, wird allerdings gleichfalls erwogen insbesondere der Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger- und Radverkehre gegenüber der "Leichtigkeit" des motorisierten Verkehrs den Vorrang zu geben.

Die Neuregelung wird daher grundsätzlich für richtig angesehen. Es besteht aber unmittelbarer Präziserungsbedarf:

1. Die nach den für verbindlich erklärten Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) berechneten Räum- bzw. Zwischenzeiten an Lichtsignalanlagen können nicht mehr eingehalten werden. Das stellt eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit dar. Lt. RiLSA wird bei Abbiegen mit einer Räumgeschwindigkeit von 25 km/h (bei Radien < 10m: 18 km/h) gerechnet, nach der Novelle dürfte aber nur noch mit 4-7 km/h abgebogen werden. Eine Änderung der Räumgeschwindigkeit bedeutet, dass die Zwischenzeiten extrem erhöht werden müssten - und zwar überall - und es zu Steigerung des Zeitbedarfswert kommen wird, auch für alle Fahrzeuge, die hinter einem LKW fahren. Die Neuregelung erfordert ohne die Klarstellung eine bundesweite Anpassung der LSA-Steuerungen, die entsprechend auch unter E. 3 Erfüllungsaufwand zu berücksichtigen ist.
2. Bei getrennter Signalisierung für Rechtsabbieger wäre die Regelung entbehrlich, da bedingt verträgliche Verkehrsströme Rot haben, die Schrittgeschwindigkeit wäre hierbei nicht nötig. Eine Unterscheidung der vorgeschriebenen Abbiegegeschwindigkeit zwischen bedingt verträglicher und getrennter Signalisierung ist nicht (realistisch) umsetzbar. Eine getrennte Phase wäre wegen erhöhten Zwischenzeiten und Zeitbedarfswerten nicht mehr möglich!

Aus unserem Mitgliedsbereich wird daher u.a. vorgeschlagen, den Absatz 6 um einen weiteren Satz zu ergänzen:

„Satz 1 gilt nicht bei gesonderter Signalisierung für Rechtsabbieger.“

Zusätzlich sind die RiLSA anzupassen und darin ein Übergangs- und Umstellungszeitraum zu definieren.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Neuregelung dazu führt, dass nach RiLSA berechnete Räum- bzw. Zwischenzeiten an Lichtsignalanlagen nicht mehr eingehalten werden und stellt somit eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit dar. An Lichtsignalanlagen darf die Neuregelung erst eingeführt werden, wenn die Zwischenzeiten überprüft und ggf. angepasst wurden. Die entsprechenden Programmänderungen sind aus Kapazitätsgründen nur über mehrere Jahre realisierbar. Die dafür erforderlichen Kosten sind in Teil D zu benennen.

Das Abbiegen von Fahrzeugen über 3,5 t (LKW) mit Schrittgeschwindigkeit wird innerhalb der geschlossenen Ortschaften, insbesondere auf hochfrequentierten Straßen ohne Abbiegespuren zu Verkehrsbehinderungen führen. Durch ein Abbremsen dieser Fahrzeuge auf

Schrittgeschwindigkeit ohne vorhersehbaren Grund könnte es vermehrt zu Auffahrunfällen kommen.

Zu Ziffer 4 / Zu § 12 StVO

a) Absatz 3:

aa) Absatz 3 Nr. 1

Die Schaffung von besseren Sichtfeldern für alle Verkehrsteilnehmer wird grundsätzlich begrüßt. Parkverbote im Kreuzungsbereich mit Radwegen sind dafür grundsätzlich auch ein geeignetes Mittel. Die Neuregelung wird für die Praxis und die Verkehrsteilnehmer allerdings als zu komplex angesehen, da die Entfernungsabschätzung von 8 m und die Definition der „Eckausrundung“ für Bürger Schwierigkeiten verursachen wird.

Es sollte geprüft werden, ob die angedachten 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten auf 10 m erhöht werden sollten. Durch größere Pkw und Kleintransporter hat sich das Straßenbild des ruhenden Verkehrs gewandelt. Durch Pedelecs ergeben sich höhere Geschwindigkeiten im Radverkehr, was ebenfalls den Bedarf nach einer früheren Sichtbeziehung erhöht.

Darüber hinaus wird Klarstellungsbedarf gesehen, wie bei nicht benutzungspflichtigen (sonstigen) Radwegen sowie bei der Beschilderung „Gehweg“ und Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ zu verfahren ist. Eine einheitliche Regelung für alle Kreuzungen und Einmündungen wird als vorzugswürdig angesehen.

In diesem Bereich sollte ebenso das Halten entsprechend der Regelungen zu Verkehrszeichen 283 StVO verboten sein. Insbesondere durch Lieferverkehre bestünde die Gefahr, dass diese die Flächen zum Halten nutzen.

Zum weiteren Klarstellungsbedarf:

Der Begriff der „Eckausrundung“ wird parallel zur weiteren Vorgabe des „Schnittpunktes zur Fahrbahnkante“ eingeführt. Die praktische Auslegung des Beginns der „Eckausrundung“ (2 - 5 m davor) kann sich, je nach den baulichen Gegebenheiten, im Einzelfall schwierig gestalten. Mit Einführung der Nr. 1a für Kreuzungen/ Einmündungen mit angelegten Radwegen wird eine neue Verkehrsregelung und ein neuer Tatbestand geschaffen.

Die vorgeschlagene Formulierung mit "oder" führt dazu, dass sich die Kfz-Führer zwischen den beiden Kriterien (Entfernung von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten oder Entfernung vor Beginn der Eckausrundung) entscheiden können. Das bringt nicht den beabsichtigten Sicherheitsgewinn, weil sich der Parkende immer an der für ihn günstigeren Regelung orientieren. Statt "oder" ist "mindestens aber" zu verwenden.

Grundsätzlich sollte in § 12 Abs. 3 neu eine einheitliche und vor allem allgemein verständliche Regelung geschaffen werden. Die vorgelegte Entwurfsformulierung enthält zu vielen Kriterien, die ein Verkehrsteilnehmer von der Fülle und Diversität nicht berücksichtigen kann (verschiedene Längenangaben bei unterschiedlichen örtlichen Situationen). Darüber hinaus mangelt es an Eindeutigkeit des dann nach Schnittpunktensmethode und Eckrundungsmethode wahlweise unterschiedlich ausfallenden Verbotsbereichs. Für den parkenden Fahrzeugführer ergeben sich unzumutbare zusätzliche Rückversicherungspflichten, insbesondere im Hinblick auf gemeinsame Rad-/Gehwege.

Eine Beschränkung auf Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind bzw. auf angelegte Radwege, ist unzweckmäßig. Gerichte werden im Streitfall die Frage stellen, ob und in welchem Umfang es einen Fahrzeugführer zuzumuten ist, sich zu orientieren, ob ein Gehweg als gemeinsamer Geh-/Radweg freigegeben ist. Zudem dürfen Kinder bzw. ihre Begleitpersonen jeden Gehweg ebenfalls benutzen. Für die Sichtverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen wäre eine generelle Änderung förderlich.

bb) Absatz 3 Nr. 1a

Die Freihaltung der entsprechenden Bereiche nebst Radverkehrsanlagen ist sinnvoll, nur wird hier die Verantwortung auf den Verkehrsteilnehmer übertragen. Es ist fraglich, ob die Regelung verständlich genug für die Verkehrsteilnehmenden ist und umgesetzt bzw. durchgesetzt werden kann.

Die vorgeschlagene Formulierung mit "oder" führt dazu, dass sich die Kfz-Führer zwischen den beiden Kriterien (8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten oder 5 m vor Beginn der Eckausrundung) entscheiden können. Das bringt nicht den beabsichtigten Sicherheitsgewinn, weil sich der Parkende immer an der für ihn günstigeren Regelung, orientieren. Statt "oder" ist "mindestens aber" zu verwenden.

Zum weiteren Klarstellungsbedarf:

Die KFZ-Führenden können nicht automatisch wissen, ob es sich um einen benutzungspflichtigen Radweg handelt. Dies ist situativ insbesondere an Kreuzungen und längeren Streckenabschnitten rückwärtsgewandt nicht einfach zu klären, da ein entsprechendes Verkehrszeichen nur in Fahrrichtung für den nachfolgenden Streckenabschnitt und nicht in Gegenrichtung aufgestellt ist. Sofern hierdurch VZ oder Sinnbilder regelmäßig - insbesondere im Umfeld von Kreuzungen/Einmündungen - zu wiederholen oder auch missverständlich in Gegenrichtung aufzustellen sind, ergeben sich hierdurch erhebliche Mehrkosten für die Kommunen.

Es wird ferner angemerkt, dass für die Definition der Parkverbotslänge weiterhin nur die Schnittpunkte der Fahrbahnkanten gewählt werden sollten. Die Neuerung mit der Eckausrundung ist u.U. für Laien nicht verständlich bzw. wird zu Unsicherheiten führen, welche der beiden Regelungen angewendet werden soll.

Die Neuregelung ist zwar gut gedacht, aber zu kompliziert und damit nicht praktikabel. Insbesondere muss sich der Parkende daran erinnern, ob zuvor ein Verkehrszeichen gestanden hat, das eine Benutzungspflicht für den Radverkehr anordnet oder er muss prüfen, ob der nichtbenutzungspflichtige Radweg mit dem Sinnbild "Radverkehr" gekennzeichnet ist. Wird einer solchen Erwartungshaltung gerichtliche Grenzen gesetzt, wird dies zu einem übermäßigen zusätzlichen Kennzeichnungsaufwand führen.

Auf der anderen Seite verhindert ein grundsätzliches Halteverbot die Beschilderung eines solchen (Verbot der Doppelbeschilderung, RN 2 zu §§ 39 bis 43 VwV-StVO). Freizuhaltenen Sichtdreiecke an Radwegen sollten bei Anlage baulich oder nachträglich durch Verkehrszeichen erfolgen. Diese Vorschrift sollte daher Einzug in die zugehörige Verwaltungsvorschrift finden.

Anstelle der den Verkehrsteilnehmenden anhand diverser Kriterien die Unterscheidung aufzuerlegen, ob 5 m oder 8 m freizuhalten sind, sollte eine einfachere und in der Praxis besser umsetz- und damit auch überwachbare Lösung festgelegt werden. Vorgeschlagen wird dazu, § 3 Abs. 1 Nr. 1 generell so zu fassen, dass im Bereich der Eckausrundung vor und hinter

Einmündungen bis zu je 8m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten nicht geparkt werden darf. Dies könnte in einigen Städten zwar pro "Ecke" den Entfall von jeweils 1-2 Parkplätzen bedeuten, ist aber aufgrund des Sicherheitsgewinns durch bessere Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern gut begründbar.

b) Absatz 4

Es ist gängige Praxis, dass z.B. Radbügel in Seitenstreifen und auf gekennzeichnete Flächen auf Fahrbahnniveau gebaut werden. Es sollte daher folgender Satz ergänzt werden: „Dies gilt nicht für extra angelegte und gekennzeichnete Radabstellanlagen.“

Es sollte zudem eine Ausnahmeregelung für Lastenräder ergänzt werden, damit diese am Fahrbahnrand halten dürfen, um nicht Gehwege zu blockieren. Es wäre nicht nachvollziehbar, wenn Lastenräder, die immer häufiger auch zum emissionsfreien Ausliefern von Waren und Paketen genutzt werden, gegenüber klassischen Kfz systematisch benachteiligt würden. Eine Schlechterstellung von Fahrrädern beim Parken passt zudem nicht zur neuen Beschilderung spezieller Ladezonen oder Parkflächen für Lastenfahrräder.

Im Einzelnen:

Die Regelung lässt weiterhin offen, wo Fahrräder abgestellt werden dürfen, und verhindert die Inanspruchnahme von Seitenstreifen und Fahrbahn, auch wenn dort Abstellrichtungen oder -flächen eingerichtet sind.

Lastenräder und Fahrradanhänger können in der Stadt meist nicht auf engen Gehwegen abgestellt werden. Der Entwurf ist daher nicht mehr zeitgemäß. Aber auch gewöhnliche Fahrräder können auf engen Gehwegen ein unzumutbares Hindernis darstellen. Wenn ausreichend Platz auf Seitenstreifen oder Fahrbahn vorhanden ist, insbesondere wenn dort auch der MIV parkt, sollte ein Abstellen erlaubt sein. In einigen Fällen errichten Städte Fahrradabstellanlagen auf dem Seitenstreifen mit dem Ziel der Benutzung.

Eine Mitgliedstadt berichtet stellvertretend, dass es bei ihr geübte Praxis ist, Fahrradabstellanlagen auf der Fahrbahn zu errichten. Dies soll auch künftig in verstärktem Maße im Bereich von Kfz-Stellplätzen mit Fahrradabwehrbügel erfolgen. Die Änderung würde dieser Praxis entgegenstehen. Mehrere Städte weisen darauf hin, dass in ihrem Stadtgebiet Fahrradabstellanlagen auf der Fahrbahn vorhanden sind, entweder in speziell eingerichteten Seitenräumen oder zur Freihaltung von Sichtdreiecken an Kreuzungen und Einmündungen. An diesen muss das Abstellen von Fahrrädern auch nach Inkrafttreten der Neuregelung möglich bleiben.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit der vorgesehenen Änderung der StVO eine erhöhte Beeinträchtigung des Fußgängerverkehrs durch auf Gehwegen abgestellte Fahrräder induziert wird. Dies wird vor allem in historischen städtischen Bereichen, in denen keine adäquaten Fußverkehrsanlagen vorhanden sind und eingerichtet werden können, zu weiteren unlösbaren Konflikten führen.

Wir fordern das BMVI daher auf, den Satz *"Fahrräder sind außerhalb von Seitenstreifen und Fahrbahnen abzustellen"* ersatzlos zu streichen. Der Gehweg soll als Schutzraum gerade für die schwächeren Verkehrsteilnehmer zur Verfügung stehen. Bereits heute kommt es auf vielen Gehwegen durch abgestellte Fahrräder zu Behinderungen, gerade für Menschen mit Behinderungen. Außerdem werden in vielen deutschen Städten bereits Fahrradparkmöglichkeiten auf der Fahrbahn angeboten, die mit der Neuregelung wieder abgebaut werden müssten. Auch mit der Zunahme von Lastenrädern mit teilweise größeren Abmessungen wird es unerlässlich sein, Fahrräder am Fahrbahnrand abzustellen.

Diese Regelung ist entbehrlich und widerspricht der Systematik der StVO. Die Regelungen zum Parken im § 12 betreffen ohnehin nicht den Radverkehr, da Fahrräder abgestellt und nicht geparkt werden. Eine zusätzliche Klarstellung ist nicht erforderlich und würde in der Praxis zu Schwierigkeiten bei der in geschwindigkeitsreduzierten Zonen praktizierten Einordnung von gesicherten Fahrradabstellanlagen auf der Fahrbahn oder im Seitenstreifen führen. Das wiederum widerspricht dem Ziel, die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs zu steigern.

Es geht ferner keine erhöhte Gefahr von auf dem Seitenstreifen abgestellten Fahrrädern gegenüber mehrspurigen Kraftfahrzeugen aus. Diese Regelung würde vielmehr den Nutzungskonflikt im Seitenraum mit dem Fußverkehr verschärfen. Auf Seitenstreifen angelegt Radabstellanlagen wären dann nicht mehr nutzbar. Allgemein ist der Seitenraum innerorts stärker begrenzt als der Parkraum. Auf diese Regelung ist im Ergebnis zu verzichten.

Hilfsweise:

Sollte der Verordnungsgeber zum Ergebnis gelangen, diese Regel dennoch einführen zu wollen, sind zwingend Ausnahmen vorzusehen:

- In § 12 Abs. 4 neu wäre zu regeln, dass ein Abstellen von Fahrrädern auf Seitenstreifen per Beschilderung erlaubt ist. Das würde dann den Beschilderungsaufwand – hier ausschließlich für das Fahrradparken – erheblich erhöhen.
- Zudem sollte eine Ausnahme vorgesehen werden, die das Abstellen auf der Fahrbahn ermöglicht, wenn ein behinderungsfreies Abstellen im Seitenraum nicht möglich ist. Dies betrifft insbesondere Lastenfahrräder und andere Spezialfahrräder.

Zu Ziffer 5 / Zu § 13 StVO

Durch ZZ kann für E- u. Carsharingfahrzeuge in ausgewiesenen Parkbereichen die Bedienpflicht für P-Uhren, das Auslegen von P-Scheinen oder von P-Scheiben entfallen. Die hierzu im Entwurf aufgeführten Zeichen 290.1/ 290.2 (Zonenhaltverbot) erscheinen in diesem Zusammenhang sinnfrei, da ein Zonenhaltverbot keinen Parkbereich definiert. Die Zusatzzeichen-Lösung ist im Hinblick auf den Schilderwald kontraproduktiv. Entscheidend ist die jetzt intendierte Lösung an Parkuhren und Parkscheinautomaten.

Es wird verkehrsplanerisch als nicht sinnvoll erachtet, dass Elektrofahrzeuge und Carsharingfahrzeuge alle Einrichtungen und Vorrichtungen zur Überwachung der Parkzeit nicht betätigen müssen. Juristisch ist dies von den Privilegien des CSgG nur dann gedeckt, wenn die konkreten Erleichterungen Bestandteil der Privilegierungsentscheidung für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen ist. Sie mag für die Frage der Zeiterfassung als Grundlage einer Gebührenerhebung (Auslegen von P-Scheinen) sinnvoll sein, diese ist im Falle der Privilegierung durch Gebührenbefreiung/-erleichterung aber bereits mitumfasst. Eine Erleichterung beim Nachweis der Parkhöchstdauer (durch P-Scheibe) ist schließlich kontraproduktiv, weil es keinen Anlass gibt zwischen den Fahrzeugen zu differenzieren oder Parkplätze abweichend dauerhaft durch CS- oder E-Fahrzeuge zu belegen. In den Städten/Landkreisen und Gemeinden sind die Maßnahmen des Parkraummanagements die wichtige Stellschraube zur Steuerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Diese Maßnahmen sollen den Zielverkehr beeinflussen resp. begrenzen, da die Städte bzgl. des MIV insbesondere auch ein Flächenproblem haben. Außerdem dienen die Bewirtschaftungsmaßnahmen dazu, die Nutzung vorhandener Parkierungseinrichtungen anzuregen.

Zu beachten ist, dass mit CsSG und EmoG befristetes Sonderrecht geschaffen wird. Wenn die durch die Gesetze verfolgten Anreize greifen, müssen die Fahrzeuge mengenmäßig genauso reguliert werden wie Fahrzeuge mit konservativen Antrieben. Carsharing-Fahrzeuge werden vom Nutzer als Ersatz für eigene Fahrzeuge beansprucht. Das Carsharing-Gesetz hat es den Kommunen ermöglicht, auch im öffentlichen Straßenraum im Rahmen der Sondernutzung Carsharing-Stellplätze auszuweisen. Damit soll das Carsharing unterstützt und beworben werden, um die Flächeninanspruchnahme durch parkende private Fahrzeuge zu reduzieren. Verkehrsplanerisch ist kein Grund erkennbar, Nutzer von Carsharing-Fahrzeugen darüber hinaus von Bewirtschaftungsmaßnahmen insbesondere in den stark mischgenutzten Innenstadtbereichen der Städte auszunehmen.

Anders als die Privilegierungen des CsSG und des EMOG, die in das Ermessen der Kommunen gestellt werden, wird nun eine generelle Erleichterung im Dauerrecht gewährt. Beides ist hinsichtlich der über die in den zuvor genannten Vorschriften überschießenden Anteile abzulehnen.

zu Ziffer 7 / Zu § 21 Abs. 3 StVO

Auf Fahrrädern und Lastenrädern sollte die Mitnahme von allen Personen (und nicht nur von Kindern) zugelassen werden, wenn die Personen entsprechend gesichert werden können.

Zu Ziffer 8 / Zu § 23 StVO

Eine Klarstellung, nach welcher Regelung ein Notbremsassistenzsystem vorgeschrieben ist, ist wünschenswert.

Zu Ziffer 9 / Zu § 30 StVO

Die Aktualisierung anhand der neuen Feiertagsregelungen in den Ländern wird begrüßt.

Zu Ziffer 11 / Zu § 37 Abs. 2 Nummer 1 StVO / Grünpfeil

Der Grünpfeil für Radfahrende wird zurzeit in einem Verkehrsversuch in neun Städten erprobt. Erkenntnisse über seinen zusätzlichen Nutzen liegen noch nicht vor. Bisher sind allerdings auch keine negativen Erfahrungen bezüglich der Verkehrssicherheit bekannt, die einer Regelung eines Verkehrszeichens grundsätzlich entgegenstehen. Vor Abschluss des Versuches halten wir die Einführung eines grünen Pfeils speziell nur für Radfahrer aber für verfrüht.

Es muss, wie beim bisherigen Grünpfeil auch, jede LSA für sich als Einzelfall geprüft werden.

Das Rechtsabbiegen ist für den Radverkehr bei rotem Signal nur in Verbindung mit entsprechenden Radverkehrsanlagen möglich, damit der Radfahrer auch ungehindert am stehenden Kfz-Verkehr vorbeifahren kann. D.h. ein Rechtsabbiegen aus dem Mischverkehr heraus (z.B. aus einer Tempo-30-Zone) sollte dann ausgeschlossen sein. Bei auf der Fahrbahn geführten Radverkehrsanlagen (also Schutzstreifen oder Fahrradstreifen) muss gewährleistet sein, dass der Radverkehr gefahrlos nach rechts an den Fahrzeugen vorbei abbiegen kann. Die umgekehrte Situation, also das Rechtsabbiegen von einem Radweg in eine Nebenstraße, ist genau zu prüfen. Biegen hier entgegenkommende Linksabbieger unter Pfeilgrün in die Nebenstraße ab, dann sehen wir den Grünpfeil kritisch. Aus Sicht der RiLSA ist dieser Fall jedoch als bedingt verträglich anzusehen, da der Radfahrer rechts vom Konfliktpunkt bleibt. Solche

Situationen wären sicher von der Breite der Nebenstraße abhängig und könnten ggf. durch markierte oder baulich angelegte Radwegausleitungen unterstützt werden. Der Fall, wenn weder in der Zu- noch in der Abfahrt eine Radverkehrsanlage existiert, sollte besonders kritisch betrachtet werden. Hier sind die vorhandenen Platzverhältnisse als ausschlaggebend anzusehen.

Eine unverhältnismäßige Erschwernis ist das vorgesehene Anhaltegebot auch für Radfahrende, dessen Einhaltung realistisch nicht zu erwarten ist. Nicht nachvollziehbar ist, dass ein Verstoß mit einem höheren Bußgeld belegt ist als der einfache Rotlichtverstoß (70 Euro und ein Punkt).

Es ist allerdings eine einfache Regelungsstruktur zu Grunde zu legen und damit Fehler und Vollzugsprobleme, die beim Grünpfeil für Kraftfahrende entstehen, zu vermeiden.

Die Regelung ist nachzubessern:

- Es fehlt der Grünpfeil für Lichtzeichenanlagen für den Radverkehr. Es wird lediglich ein Zeichen für den Einsatz an Lichtzeichen des Fahrverkehrs vorgeschlagen.
- Eine Beschreibung, wie der Radfahrer sich, bei diesem Schild zu verhalten hat, fehlt. Ebenso gibt es keine Ahndungsmöglichkeiten bei Fehlverhalten der Radfahrer. Diese Lücke ist zu schließen.
- Es kommt nicht darauf an, woher der nach Z 720 rechts abbiegende Radfahrer kommt, sondern welche Konflikte beim Abbiegen drohen und wohin er dabei fährt. Insofern ist das Rechtsabbiegen nach Z 720 unkritisch, wenn Radfahrer in einen benutzungspflichtigen Radweg oder einen Radfahrstreifen abbiegen. Kritisch ist es aber dann, wenn er auf die Fahrbahn abbiegt und entgegenkommenden Linksabbiegern ein konfliktfreies Abbiegen signalisiert wird (links weisende Pfeile in den Signalgebern).

Die Regelung ist unter diesen Gesichtspunkten zu überarbeiten.

Zu Ziffer 12 / Zu § 39 StVO

a) § 39 Absatz 1b neu

Die regelmäßige Kennzeichnung mit Zeichen 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn wird abgelehnt und ist zu streichen (Begründung s. zu Fahrradzone). Eine sinngleiche Regelung müsste andernfalls konsequent auch für die Fahrradstraßen ergänzt werden.

Seite 96, Zu Nummer 12, zu Buchstabe a: Statt „Pedant“ muss es „Pendant“ heißen.

b) § 39 Absatz 7:

aa) Sinnbild „Lastenfahrrad“

Der Referentenentwurf erscheint hierzu widersprüchlich. Auf S. 91 wird dargestellt, dass Fahrräder gerade nicht parken sollen und nicht an bestimmte Vorgaben gebunden sind. Jetzt sollen mit diesem Zusatzzeichen Parkflächen eingerichtet werden können.

Das Sinnbild und der Begriff "Lastenfahrrad" sind missverständlich. Es muss definiert werden, was damit gemeint ist. Dazu gehören sollten auch Fahrräder mit Lastenanhängern.

Unklar ist, welche Fahrräder vom Begriff „Lastenrad“ erfasst sind und ob auch Räder mit (Lasten-) Anhängern eingeschlossen sind. Die zur Definition herangezogenen beweglichen Güter können auch mit normalen Fahrrädern transportiert werden. Da das Sinnbild vorrangig

zur Kennzeichnung von Abstellmöglichkeiten verwendet werden wird, bei denen eine Ahndung von Verstößen nahezu unmöglich ist, ist eine großzügige Definition vermutlich unschädlich. Zu bedenken sind ebenso Fahrräder zur Beförderung von mehreren Personen.

Vgl. Stellungnahme zu Ziffer 19 c

bb) Sinnbild „mehrfachbesetzte Personenkraftwagen“ (MIV 3+)

vgl. Stellungnahme zu Ziffer 19 c)

cc) Sinnbild „Wohnmobil“.

Ebenso wie beim Lastenrad ist auch beim Wohnmobil unklar, nach welchen Kriterien Fahrzeuge als Wohnmobil gelten.

dd) Sinnbild „E-Bikes“ / Sinnbild „Elektrokleinstfahrzeuge“

Es ist zusätzlich zum positiven Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ (der eKfV) bzw. „E-Bikes frei“ eine Negativ-Beschilderung ausdrücklich vorzusehen, um Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge bei erkannten Gefährdungslagen entkoppeln zu können. Das ist auch als klarstellende Beschilderung notwendig, wenn in der Zukunft eine Freigabe für Elektrofahrzeuge, z.B. in einer Fußgängerzone oder beim Befahren einer Einbahnstraße in Gegenrichtung aufgrund von Gefährdungsstellen widerrufen werden muss.

c) § 39 Abs. 10 StVO

Nach der Formulierung kann die Umrandung vom Straßenbaulastträger nach eigenem Ermessen aufgebracht werden. Auf Seite 97 des Referentenentwurfs wird jedoch eine „Anordnungsbefugnis“ erwähnt. Hier bedarf es einer sprachlichen und rechtliche Klarstellung.

d) § 39 Abs. 11 StVO neu Carsharing:

Der Wortlaut ist dahingehend unklar, ob das Sinnbild auf der Straße auch angeordnet werden muss, oder ob dies im Ermessen des Straßenbaulastträgers steht. Hier bedarf es einer sprachlichen und rechtlichen Klarstellung.

Die geplanten Ergänzungen zum Carsharinggesetz werden im Übrigen begrüßt. Bisher fehlt den zuständigen Behörden die notwendige Rechtssicherheit bei der Anwendung von Parkbevorrechtigungen bzw. Parkgebührenbefreiungen von Carsharingfahrzeugen.

Die Einführung eines Carsharingzeichens in Form eines Zusatzzeichens, eines Piktogramms und Parkstandsbegrenzungslinien, einer Anordnungsbefugnis zur Parkbevorrechtigung, der Kennzeichnungsmöglichkeit auf Parkscheinautomaten bei Verzicht auf Parkgebühren durch die Länder und Kommunen in der StVO, einer Darstellung der Parkbevorrechtigung für Carsharingfahrzeuge durch Ausgabe eines Parkausweises sowie die Ergänzung der Gebührenordnung um entsprechende Verwaltungsgebühren sind notwendige Werkzeuge, um den bundesweiten kreativen Wildwuchs bei der Ausgestaltung der Carsharingparkplätze und beim Einsatz von Bevorrechtigungen zu beenden.

Das vorgeschlagene Schild „Carsharing“ ist von der Symbolik uneindeutig. Das Schild existiert im Entwurf seit ca. zwei Jahren und wird seitdem als ungeeignet da nicht selbsterklärend und nicht geschlechterneutral diskutiert. Als Piktogramm ist das Sinnbild auf der Stellplatzfläche selbst gänzlich ungeeignet, da aufgrund der Größe und Differenzierung die Haltbarkeit nicht gegeben ist.

Außerdem wird gefordert, dass für die Carsharingfahrzeuge ein Carsharing-Ausweis mit Pla-

kette (Firma + Kennzeichen des Fahrzeugs) auszustellen und im Fahrzeug auszulegen ist. Das ist unserer Sicht nicht sinnvoll und macht die Ausweitung des Carsharing unnötig kompliziert. Bei der Ausschreibung von Carsharing-Stellplätzen machen Städte zum Kriterium, dass der Fahrzeugtyp den Bedürfnissen der Nutzer flexibel angepasst werden soll. In der Umsetzung würde das bedeuten, dass der Betreiber bei jedem Fahrzeugwechsel eine neue Plakette beantragen muss.

Es sollte klargestellt werden, welche Behörde den Carsharingausweis ausstellt.

Vgl. hierzu auch Gesetzesfolgen – Erfüllungsaufwand, S. 78: durch die Plaketten wird neuer Verwaltungsaufwand geschaffen.

Aus unserem Mitgliedsbereich wird auch die Einführung eines Zusatzzeichens befürwortet, um Parkflächen bei einer entsprechenden Zuordnung auch für bestimmte Carsharing-Unternehmen vorhalten zu können.

Zu Ziffer 13 / zu § 44 StVO

Die Ergänzung des § 44 StVO um einen neuen Absatz 6, der vorsieht, dass das neue Fernstraßen-Bundesamt nicht nur für auf den Autobahnen in der Baulast des Bundes, sondern auch auf den Bundesstraßen in Bundesverwaltung die verkehrlichen Anordnungen als Straßenverkehrsbehörde treffen kann, wird von Seiten der Praxis kritisch gesehen: Gemäß § 45 Abs. 1, Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine besondere Gefahrenlage besteht.

Entsprechende Anordnungen setzen insofern umfangreiche Ortskenntnisse voraus (insbesondere auch Kenntnis der Streckencharakteristik und Topografie).

Wir sehen insoweit die Gefahr, dass durch die Übertragung der Zuständigkeiten auf eine ferne Bundesbehörde fundierte verkehrsrechtliche Entscheidungen mit besonderem örtlichen Bezug z.B. hinsichtlich Beschilderung, Markierung, Lichtzeichenanlagen etc. nicht mehr in der bisherigen Qualität getroffen werden können. Wir halten es daher für angeraten, die Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes insoweit allenfalls auf autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen zu erstrecken.

Zu Ziffer 14 / Zu § 45 StVO

Die Einführung einer Erprobungsklausel auch unabhängig vom Gefährdungserfordernis sehen wir als Erweiterung kommunaler Handlungsspielräume grundsätzlich positiv. Oftmals werden neue Initiativen zur Verkehrssicherung durch fehlende Ermächtigungsgrundlage behindert. Es sollte gleichzeitig jedoch auch darauf geachtet werden, dass es nicht zu einem „Wildwuchs“ von Pilotprojekten kommt, die im Ergebnis die Verständlichkeit und Begreifbarkeit der Verkehrsregeln für die Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen und nur Verunsicherung schaffen. Aspekte der Verkehrssicherheit und Verkehrslenkung müssen im Vordergrund stehen und dürfen durch außerverkehrliche Überlegungen nicht in den Hintergrund gedrängt werden. Insofern sollte im Verordnungsentwurf auch der Ausnahmecharakter einer Erprobungsmaßnahme deutlich verankert werden. Zudem sollte eine Evaluierung der Pilotprojekte verpflichtend sein, um damit zugleich auch eine stärkere Verbreitung guter Lösungen zu befördern, damit diese nicht „Einzelstückwerk“ bleiben.

Die Herstellung eines „Einvernehmens“ mit der Erprobung wird grundsätzlich begrüßt. Hier wäre allerdings die Formulierung „Einvernehmen der örtlichen Straßenverkehrsbehörde und des Straßenbaulastträgers“ sinnvoll.

c) neu § 45 Abs. 1i Fahrradzonen und Fahrradstraßen

Aus der Praxis wird hier der Bedarf geäußert, klarer zu definieren, was unter sogenannten „Fahrradzonen“ zu verstehen ist. Da Fahrradstraßen bislang nur „insbesondere“ – und nicht „ausschließlich“ – in Gebieten mit hoher Fahrradverkehrsdichte zulässig sein sollen und in Fahrradzonen auch Kfz zugelassen werden können, ergibt sich eine Abgrenzungsproblematik zum Regelungsstatbestand der Tempo 30-Zonen.

Schon jetzt sind die Verkehrsteilnehmer regelmäßig mit Zonenbeschilderung überfordert. Die Unterschiede zwischen Fußgängerzone, verkehrsberuhigtem Bereich, verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich, Fahrradstraße und Tempo-30-Zone sind den „gemeinen“ Verkehrsteilnehmenden sowohl von der baulichen Ausgestaltung als auch den unterschiedlichen verkehrlichen Regelung eher nicht bekannt.

Eine sinnvolle Regelung muss dann auch für die Fahrradstraßen ergänzt werden. Darüber hinaus muss in der VwV-StVO dann auch explizit erklärt werden, dass beim Wechsel zwischen Zonen (Tempo 30, Radverkehr), verkehrsberuhigten Bereichen und Fahrradstraßen die jeweiligen Ende-Beschilderungen entbehrlich sind. Diese führen regelmäßig zu Verwirrungen (z.B. Übergang Zone Tempo 30 in eine Fahrradstraße) und sorgen für einen Schilderwald in den Nebenstraßen. Das Zeichen 274.2 (Ende der Tempo-30-Zone) ist nach VwV-StVO bereits heute entbehrlich, wenn die Zone in einen Fußgängerbereich oder in einen verkehrsberuhigten Bereich übergeht. Diese Regelung sollte konsequent auf Fahrradstraßen und Fahrradzonen übertragen werden.

Es entsteht eine Unstimmigkeit, die behoben werden sollte: Die Anforderungen zur Anordnung einer linienhaften Fahrradstraße wären dadurch restriktiver als einer flächenhafte Fahrradzone – für erstere ist derzeit noch ein Überwiegen des Radverkehrs als vorherrschende Verkehrsart Voraussetzung. Um hier eine Schieflage zu vermeiden, sollten daher auch die bisherigen Kriterien für Fahrradstraßen auf neu geplanten Kriterien für Fahrradzonen aktualisiert werden.

Im Einzelnen:

Die angedachten Regelungen zur Förderung des Radverkehrs (§ 39 Abs. 1b StVO, § 45 Abs. 1i StVO) und die Ermöglichung einer Fahrradzone über die bloße linienförmige Verbindung einer Fahrradstraße hinaus werden grundsätzlich begrüßt. Die Fahrradzone sollte als Verkehrsversuch erprobt werden.

Die Formulierung, dass die Anordnung einer Fahrradzone sich nicht mit der Anordnung einer Tempo 30-Zone überschneiden darf, ist nicht nachvollziehbar. U.E. wird die Tempo 30-Zone analog der Fahrradstraße auch für die Fahrradzone mittels Beschilderung aufgehoben bzw. unterbrochen. Sollte das nicht beabsichtigt sein, ist dies auch für Fahrradstraßen klarzustellen und ausdrücklich die Möglichkeit einzuräumen, im Verlauf der der Fahrradstraße die Vorfahrt mit Verkehrszeichen anzuordnen.

Nach den Vorgaben wäre an allen Straßenabschnitten an den Grenzen der Fahrradzone und T30-Zone das VZ 274.2 und gleichzeitig VZ 244.3 aufzustellen. Unabhängig davon, dass in vielen Städten derzeit Radverkehrsachsen in Form von Fahrradstraßen umgesetzt werden und diese derzeit kein Einsatzbereich für zonenhafte Radverkehrsanlagen sehen, wird diese Vorgabe in der Praxis zu einer Schilderflut führen. Es wird entsprechend von einigen Mitgliedern

vorgebracht, dass die Einführung einer eigenen Fahrradzone nicht erforderlich und die Sicherheit des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen hinreichend gewährleistet werde.

Vermisst wird explizit eine Regelung, um Fahrradstraßen mit Vorfahrtsregelung durch Tempo-30-Zonen auszuweisen. In der Praxis hat sich diese Führung bewährt, jedoch ist derzeit zu Gunsten einer vorfahrtsberechtigten Fahrradstraße die Zonenregelung aufzuheben. Die Städte lösen dazu z.Z. Fahrradstraßen aus T-30-Zonen heraus. T-30-Zonen und Fahrradstraßen unterscheiden sich in der Praxis nur im Nebeneinanderfahren von Radfahrern.

Die aktuelle Praxis zur Integration von Fahrradstraßen / T-30-Zonen führt ebenfalls zu Teilzonen mit hohem Beschilderungsaufwand. Die VwV-StVO lfd. Nr. 41 b)“ Wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern, kann abweichend von der Grundregel „rechts vor links“ die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden; ...“ wäre daher dringend um den Aspekt Fahrradstraßen zu erweitern.

Der vorgesehene Abs. 1i Satz 6 ist zu streichen. Die Absicht, in Fahrradzonen Zeichen 244.3 als Sinnbild auf die Fahrbahn aufzubringen ist u.E. im Regelfall nicht umsetzbar. Da davon auszugehen ist, dass in Fahrradzonen in der Regel auch anderer Fahrverkehr zugelassen wird, würde die Widergabe von Zeichen 244.3 auf der Fahrbahn, der mit Verkehrszeichen angeordneten Regelung widersprechen. Unabhängig davon ist es mitunter stadtgestalterisch nicht verträglich, Markierungen in dieser Größe und Form auf die Fahrbahn zu bringen. Da zumeist auch anderer Fahrverkehr zugelassen ist, wäre ein hoher Unterhaltungsaufwand erforderlich, der von den Kommunen nicht geleistet werden kann. Um eine Zone zu verdeutlichen, sollte ggf. eine andere Markierung entwickelt und vorgesehen werden. Warum sollte in einer Fahrradzone das Verkehrszeichen „Fahrradstraße“ wiederholt werden, wenn Zone und Straße verschiedene Betriebsformen sind? Es wird auch in der Fahrradstraße nicht wiederholt. Warum sollte das Zeichen 244.3 in regelmäßigen Abständen auf der Fahrbahn aufgebracht werden, wo es doch in allen anderen Zonen keine vergleichbare Vorgabe „zur Verdeutlichung des Zonengedanken“ gibt? Es genügt der allgemeine Grundsatz „man ist so lange in der Zone, bis man wieder aus ihr heraus ist“ in Analogie zu Fußgängerzonen, Tempo-30-Zonen und im Übrigen auch zu Parkraumbewirtschaftungs-Zonen und eingeschränkten Haltverbots-Zonen. Eine unterstützende Kennzeichnung ist zu erlauben, aber nicht als Grundsatz einzufordern.

Der geplante Abs. 1i Satz 6 sollte entsprechend allenfalls als kann-Vorschrift gefasst werden: *"Innerhalb der Fahrradzone kann in regelmäßigen Abständen ..."*. Durch die vorgesehene Muss-Vorschrift ("ist") besteht keine Abweichungsmöglichkeit, wenn die Straßen in der Zone nicht an allen relevanten Stellen markiert werden können (z. B. bei für die Markierung ungeeigneten Fahrbahnbelägen, bei zeitweisem Fehlen von Markierungen nach Fahrbahndeckenarbeiten oder nach Abnutzung bis zur Wiederherstellung).

Einige Städte machen darauf aufmerksam, dass sich Tempo 30-Zonen mittlerweile gut bewährt haben, hinsichtlich Geschwindigkeitsprofil und Verkehrssicherheit insbesondere auch für Radfahrer. Fahrradzonen würden demgegenüber keine signifikanten Verbesserungen erwarten lassen. In den vorhandenen Fahrradstraßen liegen keine negativen Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit vor. Tempo 30-Zonen erscheinen daher insbesondere bei kleinen und mittleren Städten voll ausreichend um sicheren Radverkehr zu ermöglichen. Wichtig sind die Einheit von Bau und Betrieb in den Zonen. Etlichen Mitgliedern ist daher nicht ersichtlich, warum für eine Fahrradzone ein neues Verkehrszeichen eingeführt werden soll. Als geeignet wird auch gesehen, die inhaltlichen Regelungen einheitlich für Tempo-30-Zonen zu übernehmen. Der Verkehrsteilnehmer könnte sich einfach darauf einstellen, wie er sich abseits von Hauptverkehrsstraßen in einer Zone verhalten soll. Zwei unterschiedliche Zonen mit un-

terschiedlichen Verkehrsregelungen führen zu Orientierungsproblemen der Verkehrsteilnehmer, die letztlich zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen.

Die Handlungsnotwendigkeit zur Anordnung von zwei verschiedenen aber ähnlichen Zonen wird auch deshalb von einigen Straßenverkehrsbehörden in Frage gestellt, weil die Anordnungsvoraussetzungen (keine Vorfahrtsstraße, keine Signalanlagen, keine Markierungen, Vorfahrtsregel „rechts vor links“ etc.) bei Tempo 30 Zonen und Fahrradzonen gleich sind.

Desweiteren bestehen Zweifel an der Sinnigkeit von zwei Zonen. Da es bei der Anordnung von Zonen auch immer um die Erhöhung der Verkehrssicherheit geht, sprechen in Abgrenzung zur Fahrradzone keine Argumente für die Anordnung einer Tempo 30 Zone, da in der Fahrradzone bei sonst gleichen Regelungen dem Radverkehr zur Erhöhung seiner Verkehrssicherheit ein gewisser Vorrang eingeräumt wird, ohne dass dies auf die Leistungsfähigkeit des Systems Straße Auswirkungen hat.

Hingewiesen wird ferner darauf, dass die Regelung des Absatzes 1 „Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr... dürfen Fahrradzonen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt“ weitgehend praxisfremd ist, wie auch die gleichlautende heutige Regelung bei Fahrradstraßen. Denn sowohl Fahrradzonen als auch Fahrradstraßen werden in der Regel dort angeordnet, wo gleichzeitig auch Kraftfahrzeugverkehr zugelassen werden muss (Wohnstraßen, Anlieger etc.). Das heißt, was dem Sinn der Vorschrift nach eine Ausnahme sein soll, nämlich die zusätzliche Freigabe von Kraftfahrzeugen, ist in Wirklichkeit der Regelfall. Nur in sehr wenigen Ausnahmen wird es sich um Straßen handeln, auf denen kein Kraftfahrzeugverkehr zugelassen werden muss.

Darüber hinaus sehen wir dringenden Klarstellungsbedarf in der VwV-StVO dahingehend, dass beim Wechsel zwischen Zonen (T30, Radverkehr), Verkehrsberuhigten Bereichen, Fahrradstraßen die jeweiligen Ende-Beschilderungen entbehrlich sind. Diese führen regelmäßig zu Verwirrungen (z.B. Übergang Zone 30 in Fahrradstraße) und sorgen für einen Schilderwald in den Nebenstraßen. Diese Situation wird durch die Einführung einer zusätzlichen Zone verschärft, die typischerweise eine T-30-Zone ganz oder teilweise ersetzt und häufig an eine T-30-Zone angrenzen wird.

Das Zeichen 274.2 (Ende der T-30-Zone) ist nach VwV-StVO bereits heute entbehrlich, wenn die Zone in einen Fußgängerbereich oder in einen verkehrsberuhigten Bereich übergeht. Diese Regelung sollte konsequent auf Fahrradstraßen und Fahrradzonen übertragen werden.

d) § 45 Abs. 9 Satz 4 neue Nummer 7

Innovationsklausel

Die Entwicklung der bisherigen Erprobung gemäß § 45 Abs. 9 StVO zu einer Innovationsklausel im Gesetz wird politisch ausdrücklich begrüßt.

Es wird allerdings auch der Gefahr zu begegnen sein, dass mit "Pilotprojekten" für Beschränkungen des fließenden Verkehr ohne Nachweis einer besonderen örtlichen Gefahrenlage örtliche Insellösungen geschaffen werden, die nach positiven Abschluss der Erprobungsphase dauerhaft etabliert werden. Damit wäre die bundeseinheitliche Umsetzung der StVO nicht mehr gegeben, was die Begreifbarkeit von Verkehrsregeln für die Verkehrsteilnehmer erschwert und damit der Verkehrssicherheit nicht zuträglich ist.

In jedem Fall sind Kriterien und Untersuchungszeiträume für die Pilotprojekte zu definieren.

In Verbindung damit sollten für innovative Beschilderungen, die im Rahmen eines Verkehrsversuchs getestet werden (hier: Grünpfeil für Radfahrer, mehrfach besetzte Personenkraftwagen, Fahrradzone) eine grundsätzliche Verfahrensweise entwickelt werden. Die Gültigkeit der Zeichen sollte auf die Dauer des Verkehrsversuchs beschränkt und eine Evaluation vorgesehen werden.

Zu Begründung S. 101 zu Buchstabe d): Eine Bemessung der Gefahrenlage nach % sollte nicht (mehr) erfolgen, da es vor allem an einer Referenz mangelt (was ist z.B. eine 50%ige Gefahr? Was sollte eine Steigerung um 66% bedeuten?).

Zu Ziffer 15 / Zu § 46 StVO

Kein Problem dürfte dieser Zusatz sein, sofern sich die Fahrzeuge, welche unter § 29 Abs. 3 StVO oder § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO fallen, nach Ziffer 1 weiterhin nur auf den in der Baulast des Bundes das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des Infrastrukturgesellschaftserichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts bewegen. In allen anderen Fällen sollten zumindest die Straßenbenbaulastträger der jeweiligen Straße auf die abgefahren werden soll, angehört werden.

Zu Ziffer 16 / Zu § 47 StVO

Der § 47 Abs. 1 Satz 3 StVO wird dahingehend modifiziert, dass der Antrag nur noch dort gestellt werden kann, wo der Großraum- und Schwertransport (GST) beginnt oder endet und nicht mehr dort, wo der Antragsteller seinen Sitz oder seine Zweigniederlassung hat (Ausnahme flächendeckende Erlaubnis).

Die beabsichtigte Neuregelung der Zuständigkeit für Großraum- und Schwerlasttransporte (§ 47 Abs. 1 S. 3 und Abs. 2 Nr. 4 StVO) wird sehr kritisch gesehen und im Ergebnis als nicht zielführend abgelehnt – und zwar gleichermaßen von Straßenverkehrsbehörden, die bislang für die Genehmigung entsprechender Transporte vielfach zuständig waren, als insbesondere auch von Straßenverkehrsbehörden, die nach der Neuregelung (z.B. im Zuge des Ausbaus von Windkraftanlagen) künftig – zumindest temporär – plötzlich vermehrt für solche Genehmigungen zuständig würden, hierauf aber weder fachlich noch personell noch technisch (z.B. VEMAGS-Zugang) vorbereitet sind. Nicht zuletzt Behörden in Grenzregionen befürchten wegen einer Vielzahl von „Grenze-zu-Grenze-Transporten“ einen plötzlichen erheblichen Antragszuwachs, dem sie nicht gewachsen wären. Die Folge wären wesentlich längere Bearbeitungszeiten und aufgrund des wirtschaftlichen Drucks bei den Transportunternehmen ggf. sogar „Schwarzfahrten“.

Es wird zudem insgesamt bezweifelt, dass die Neuregelung künftig Mehrfachbeantragungen verhindert, da jedenfalls weiterhin die Möglichkeit besteht, bei der Straßenverkehrsbehörde des Ziel- und des Abgangsortes die Anträge zu stellen. Größere Bedeutung wird insoweit vielmehr einer bundeseinheitlichen Neuregelung der Gebühren beigemessen, wemgleich die Notwendigkeit gesehen wird, die Berechnungsmethode zu vereinfachen.

Im Einzelnen wird an der Neuregelung der Zuständigkeiten kritisch bewertet, dass Straßenverkehrsbehörden, in deren Zuständigkeitsbereich Antragsteller für Großraum- und Schwertransporte ihren Sitz oder eine Zweigniederlassung haben, in der Vergangenheit Verwaltungskapazitäten sowie personelle und sächliche Kompetenzen für die Genehmigungsverfahren aufgebaut haben. Die Behörden haben sich entsprechend spezialisiert und sind technisch ausgestattet (z.B. VEMAGS-Zugang). Sie können zeitnah die Prüfung der Gutachten für die fahrzeugbezogenen Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO vor-

nehmen und die Zuverlässigkeit der Unternehmen sicherstellen; Artikel 1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung vom 22.05.2017 sieht insoweit bekanntlich vor: „Hat der Antragsteller oder die transportdurchführende Person vorsätzlich oder fahrlässig zuvor einen erlaubnispflichtigen Verkehr ohne die erforderliche Erlaubnis durchgeführt oder gegen die Bedingungen und Auflagen einer Erlaubnis verstoßen, so soll ihm für einen angemessenen Zeitraum keine Erlaubnis mehr erteilt werden.“. Soll die Zuständigkeit der Erlaubnisbehörden, wie dies die Neuregelung vorsieht, künftig ständig nach dem Zielort des Transports wechseln können, würde kein vollständiges Bild mehr von der Zuverlässigkeit des jeweiligen Unternehmens entstehen.

Durch die geplante Änderung der Zuständigkeit drohen in vielen Fällen erhebliche Verschiebungen der bestehenden Aufgabenstrukturen: Die bisher in vielen Fällen zuständigen Behörden müssten personelle und sächliche Ressourcen abbauen, während andere diese Ressourcen kosten- und personalintensiv neu aufbauen müssten. In einigen Fällen führt dies zu Veränderungen in einer haushaltswirksamen Größenordnung von einem hohen sechs- bis sogar siebenstelligen (!) Eurobetrag. Gleichzeitig ist auf Grundlage der neuen Zuständigkeitsregelung der personelle und sächliche Bedarf (z.B. VEMAGS-Zugang) nicht sicher planbar, da nicht zuverlässig vorhersehbar ist, in wessen Zuständigkeitsbereich künftige Transporte enden werden. Die bisherige Zuständigkeitsregelung erlaubt demgegenüber im Kontakt mit den Transportunternehmen vor Ort relativ konkrete Aussagen, so dass die Erlaubnisbehörden in der Regel über gute Erfahrungswerte verfügen und auf Antragsspitzen oder -flauten besser reagiert werden kann.

Mit Blick auf die im Interesse der Verkehrssicherheit vornehmenden fachlichen Prüfungen, die Verwaltungseffizienz und das wirtschaftliche Interesse der Unternehmen an zeitnaher Bescheidung der Anträge sprechen wir uns daher nachdrücklich für eine Beibehaltung der bisherigen Zuständigkeitsregelung aus. Die Problematik des Antragstourismus steht in keinem Verhältnis zu den zu besorgenden nachteiligen Auswirkungen auf die Aufgabenstrukturen und die Aufgabenerledigung durch die Erlaubnisbehörden. Ihr kann nach Einschätzung der Praxis bereits durch eine einheitliche Gebührenregelung begegnet werden.

Die Änderung bezüglich der flächendeckenden Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen wird demgegenüber begrüßt, wobei aus den dargelegten fachlichen Gründen ausschließlich die Behörde am Sitz des Unternehmers (der Transportdurchführende) zuständig sein sollte. Damit wären Synergieeffekte verbunden, etwa mit den fahrzeugbezogenen Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO, weil den Behörden die Unternehmen und die jeweiligen Besonderheiten des Betriebes bekannt sind. Zudem kann eine missbräuchliche Verwendung von Erlaubnissen bzw. Genehmigungen durch ausländische Unternehmer weitgehend vermieden werden.

Im Einzelnen:

Im Hinblick auf die angestrebte, sinnvolle Unterbindung des sogenannten Antragstourismus erscheint die Regelung zwar zunächst praxisingerecht, weil damit verhindert wird, dass eine Erlaubnisbehörde einen Antrag bearbeitet bzw. bearbeiten muss, deren Erlaubnisgebiet nicht vom Transportweg berührt wird. Auch kann in den Jahresstatistiken genauer abgebildet werden, wie viele Schwertransporte sich tatsächlich in dem Zuständigkeitsbereich einer Erlaubnisbehörde bewegen.

Aus unserem Mitgliederbereich wurden wir aber darauf hingewiesen, dass die Änderung der Zuständigkeitsvorschriften für Erlaubnisse bzw. Genehmigungen bei Großraum- und Schwertransporten sowie für Ausnahmen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot nach § 47 StVO einzelne Mitgliedskommunen in erheblichem Ausmaß treffen. Die neue Zuständigkeitsrege-

lung kann zum Entfall von Verwaltungsleistungen und entsprechenden Gebührenmindereinnahmen pro Jahr von über 500.000 EUR führen, da nicht mehr wie bisher die Kommune als Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat, für Erlaubnisse bzw. Genehmigungen bei GST zuständig ist.

Zudem geht damit die Ortsnähe von Verwaltungsentscheidungen und aufgebaute Kompetenz bei den zuständigen Behörden verloren. Das für die Sachbearbeitung erforderliche Personal wurde umfassend geschult und ist in diesem Sachgebiet dauerhaft tätig. Bei einer Änderung der Zuständigkeiten ist zu befürchten, dass das Antragsaufkommen an ursprünglich zuständigen Stellen zurückgehen und/oder stark schwanken wird, so dass ein kontinuierlicher Personaleinsatz kaum noch planbar ist. Das Personal wird vielmehr nur noch temporär benötigt. In kleinerem Rahmen gibt es dazu negative Vorerfahrungen etwa durch einen verstärkten Grenzübergang an einem Grenzübergang wg. einer Baustellenlage andernorts oder wegen des Baus von Windparks. Es führt außerdem zu einer mangelnden Planbarkeit der Antragszahlen bei den jeweiligen Genehmigungsbehörden. Eine Personalplanung, die bisher durch die "Heimatbehörde" auf der Grundlage wiederkehrender Transportaufträge erfolgte, ist dann nicht mehr möglich.

Infolge von grenzüberschreitenden Großraum- und Schwertransporten wird den grenznahen Kommunen eine neue starke Schlüsselrolle zugewiesen, obwohl diese nicht unbedingt über eine entsprechend leistungsfähige Verwaltung verfügen.

Wir regen daher an, das Prinzip der Antragstellung am Sitz des Antragstellers bzw. seiner Zweigniederlassung als Alternative aufrecht zu erhalten und so den Sachverstand entsprechend spezialisierter Straßenverkehrsbehörden (StVB) für den Schwertransport zu erhalten. Diese Variante würde die sicherste Kalkulation von Personal und Gebühren ermöglichen. Die Städte mit ortsansässigen Transportunternehmen müssen und können sich darauf einstellen. Bei der vorgesehenen Start/Ziel Regelung sind Schwierigkeiten vor allem für grenznahe StVB zu erwarten, wenn Unternehmen auf Grund des Kostendrucks ihren Sitz in das benachbarte Ausland verlagern.

Ein weiteres Argument für das Betriebssitzprinzip ist, dass sämtliche relevanten Antragsunterlagen, wie Fahrzeugdaten, Zulassungsbescheinigungen, Ausnahmen gem. § 70 StVZO der Straßenverkehrsbehörde i.d.R. vorliegen, während sie bei den wechselnden Behörden am Start- und Zielort jeweils zusätzlich beigelegt werden müssen. Durch die beabsichtigte Zuständigkeitsänderung wird somit erheblicher zusätzlicher Verwaltungsaufwand in den Behörden und auch für die Speditionsunternehmen verursacht. Die Antragstellung bei der Heimatbehörde wird dabei sehr häufig in Anspruch genommen. Die Heimatbehörde ist gleichzeitig auch Ansprechpartner für Güterkraftverkehr, Führerscheine, Zulassung und gewerbliche Aufgaben vor Ort. Hier wird für die Transportunternehmen eine qualitativ hochwertige, planbare und gleichbleibende Bearbeitung gewährleistet.

Der Zweck der StVO besteht darin, einen sicheren Verkehr für alle zu gewährleisten. Durch eine Neuregelung des § 47 StVO wird aber sowohl die Sicherheit des Verkehrs als auch der Schutz der Infrastruktur nicht besser gewährleistet, da einerseits die häufig vorhandene gute Qualität in der Antragsbearbeitung verloren geht und andererseits aufgrund langer Bearbeitungszeiten die Gefahr der Durchführung ungenehmigter Großraum- und Schwerlastverkehre steigt.

Bei Beibehaltung am Prinzip der Antragstellung am Sitz des Antragstellers könnte zusätzlich eine mehrfache Antragstellung als unzulässig erklärt werden und daraus resultierende Formen des „Antragtourismus“ unterbunden werden. Die mehrfache Beantragung stellt nach Ein-

schätzung der Praktiker eine absolute Ausnahme dar. Sie wird durch Beteiligung der Straßenverkehrsbehörden der Wegstrecke allerdings auch bekannt, so dass ein „unzulässiger“ Zweitantrag zurückgewiesen werden kann.

Bei einer übergangslosen Inkraftsetzung der Zuständigkeitsänderung sind Verlagerungen der Zahl der Antragstellungen zu erwarten, die ggf. die Kapazität einzelner Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden überfordern können. Hilfsweise wird daher die Einschaltung einer Übergangsfrist mit paralleler Zuständigkeitsregelung (alt/neu) angeregt, damit können sich die Antragsteller und die zuständigen Behörden auf die neuen Anforderungen einstellen und einem möglichen Bearbeitungsstau entgegenwirken.

Im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD wurde vereinbart, die Genehmigungspraxis für Schwer- und Großraumtransporte zu beschleunigen und zu verbessern (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, Randnummer 3840 — 3841, S. 83). Mit der Äderung der Zuständigkeiten ist es fraglich, ob diese Zeile eingehalten werden können.

Die geplante Änderung hat eine enorme Zersplitterung der Zuständigkeiten zur Folge. Sofern Anträge nur noch am Ziel- oder Empfangsort des Transportes gestellt werden können, werden viele Behörden mit der Bearbeitung der Anträge sowohl inhaltlich als auch zeitlich sehr stark belastet werden, weil nicht in allen Behörden genügend qualifiziertes Personal für diese Aufgabe zur Verfügung steht. Es wird befürchtet, dass es dadurch zu vermehrt fehlerhaften Genehmigungen kommen kann und Transporte aufgrund von Zeitdruck und wirtschaftlichem Druck von den Transportunternehmen ggf. verstärkt ohne Genehmigungen durchgeführt werden könnten.

Im Verfahrensmanagement Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) wird ebenfalls deutlich, wie lange heute die Wartezeiten für eine Zustimmung z.B. schon allein im Anhörungsverfahren sind und welche konkreten Probleme in der Bearbeitung der Anträge bei vielen Behörden auftreten. Diese Problematik wurde bereits in verschiedenen Arbeitskreisen, die sich mit Großraum — und Schwertransporten auf Landes- und Bundesebene beschäftigen, thematisiert. Sie ist also hinreichend bekannt. Diese Problematik würde bei einer geänderten Zuständigkeitsregelung vermehrt auch bei den Erlaubnisgenehmigungsbehörden auftreten mit der Folge wesentlich längerer Bearbeitungszeiten.

Bei der neuen Zuständigkeitsregelung wäre für die erlaubniserteilenden Behörden keine Personalplanung möglich, weil aufgrund der immer wieder unterschiedlichen Abgangs- und Zielorte der Schwertransporte keine Antragszahlen planbar sind.

Auch die aktuell schnellere Antragsbearbeitung aufgrund von ähnlichen Vorgängen von identischen Antragstellern sowie der Abgleich der Ausnahmetatbestände nach § 70 StVO, die immer wiederkehrend sind bei gleichen Antragstellern, würde entfallen. Es entstünde für eine Vielzahl von unterschiedlichen Behörden eine höhere und unplanbare Arbeitsbelastung, weil diese dann nicht nur — so wie heute häufig - die Strecke im Antragsverfahren prüfen, sondern auch jeweils die deutlich aufwendigere Verfahrensleitung bis hin zur Genehmigung übernehmen müssen.

Darüber hinaus kann bei Verstößen gegen § 29 Abs. 3 StVO (Verkehr ohne Erlaubnis oder Verstoß gegen Bedingungen und Auflagen der Erlaubnis) aktuell die örtliche Erlaubnisbehörde, die überwiegend als Heimatbehörde tätig wird, schnell einschreiten und somit positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit nehmen. Polizeiberichte, Anzeigen und sonstige Unstimmigkeiten, die bei der Durchführung von Transporten an die Erlaubnisbehörde übermittelt werden, werden gebündelt. Somit ist sichergestellt, dass dem Antragsteller bei Verstößen

für einen angemessenen Zeitraum keine Erlaubnis erteilt wird. Bei der geplanten Neuregelung wäre eine solche Bündelung nicht gegeben, weil beim nächsten Antrag schon eine andere Behörde zuständig wäre. Damit diese Regelung nicht gegenstandslos wird, müsste auch hierfür bei einer neuen Zuständigkeitsregelung eine Lösung gefunden werden.

Für die Erteilung von Sonn- und Feiertagserlaubnissen gelten die vorgenannten Erläuterungen entsprechend.

Zu den Gebühren s. auch zu Artikel 2

Zu Ziffer 19 / Zu Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO

Es wird vorgeschlagen, anstelle des Zeichens Fahrradzone in § 45 Abs. 1 c das Erfordernis des erhöhten Querungsbedarfs, welches die einzige Anforderung an Tempo-30-Zonen ist, die an Fahrradzonen nicht gestellt wird, zu streichen und in Tempo 30 Zonen ebenfalls generell das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern zu erlauben. Der Vorteil ist, dass kein weiteres Verkehrszeichen eingeführt werden muss und die gewünschten Vorteile für den Radverkehr bereits bei Änderung der Straßenverkehrsordnung ohne weiteres verkehrsbehördliches Zutun gelten würden.

Eigene Regelungen zur Fahrradzone werden entsprechend von Teilen der Mitgliedschaft für nicht notwendig erachtet. Vielmehr sollten die StVO bzw. die Verwaltungsvorschriften zu Tempo 30-Zonen zugunsten des Radverkehrs modifiziert werden (Nebeneinanderfahren sollte auch dort möglich sein). Kritisch wird auch gesehen, dass Benutzungsregeln durch Elektrokleinstfahrzeuge in der StVO und somit abweichend von der bisherigen Praxis nicht in der eKFV geregelt werden.

Zu c) Freigabe von Busspuren für „mehrfachbesetzte Personenkraftwagen,“

Die beabsichtigte Einführung einer Regelungsmöglichkeit zur Freigabe von Bussonderspuren für Fahrzeuge, die mit mindestens drei Personen besetzt sind (MIV 3+), sehen wir kritisch. Es bestehen jedoch keine Einwände, solange die Entscheidung gesichert bei der jeweiligen Straßenverkehrsbehörde und ihrem Ermessen verbleibt.

Bussonderspuren sind für die Pünktlichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs und damit für seine Attraktivität essentiell. Bussonderspuren für weitere Fahrzeuge freizugeben, birgt die Gefahr, dass der Busverkehr behindert wird und die Pünktlichkeit gerade im verkehrsdichten Raum nicht mehr gewährleistet werden kann. Ebenso stellt sich die Frage nach Kontrollen, ohne die eine unzulässige Nutzung nicht ausgeschlossen werden kann. Hinzu kommt, dass Bussonderspuren am Ende zumeist mit Lichtsignalanlagen verknüpft sind. Dort besteht für Busse des Linienverkehrs in der Regel eine Bevorrechtigungsmöglichkeit, die den Personenkraftwagen oder Krafträdern mit Beiwagen, die mit mindestens drei Personen besetzt sind, technisch nicht zur Verfügung steht und auch nicht zur Verfügung gestellt werden kann. Auch vor diesem Hintergrund ist daher zu befürchten, dass Drittnutzer den Busverkehr behindern bzw. ggf. sogar blockieren. Die Möglichkeit zur Freigabe der Bussonderspuren für Dritte wird daher insgesamt nicht als zielführend angesehen.

Im Einzelnen:

Die Anwendung des Zusatzzeichens auf Bestandsbusspuren für mehrfach besetzte Personenkraftwagen (MIV 3+), wird abgelehnt. Es ist grundsätzlich zu erwarten, dass der hier mit erheblichem Aufwand beschleunigte Buslinienverkehr wesentlich gestört wird. Die Regelung

würde insoweit dem Ziel, umweltfreundliche Verkehrsarten zu fördern, widersprechen und den Zweck bzw. Nutzen der eingerichteten Sonderfahrstreifen in Frage stellen.

Sofern es bei der vorgesehenen Regelung bleibt, dass über die Freigabe im Einzelfall vor Ort zu entscheiden ist, kann dieser mit folgenden Maßgaben gefolgt werden:

Im Hinblick auf die Neueinführung von sog. „Umweltspuren“ beispielsweise im Zusammenhang mit dem Sofortprogramm Saubere Luft wird ein Verkehrsversuch unterstützt, der eine Nutzung durch Bus, Taxe, Krankentransport, Elektrokleinstfahrzeug und den motorisierten Individualverkehr mit jeweils drei oder mehr Insassen vorsieht und die Wirkungen analysiert. Dazu sollte begleitend zum Verkehrsversuch nach der Eprobungs-/Innovationsklausel auch die Gültigkeit des entsprechenden Zusatzschildes befristet werden.

Bei der Freigabe von Busstreifen für Pkw oder Krafträder mit Beiwagen, die mit mindestens drei Personen besetzt sind, ist mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht nur mit einer Beschleunigung des MIV 3+, sondern auch mit Behinderungen des ÖPNV zu rechnen. Bussonderspuren wurden eingerichtet, um einen geordneten und zügigen Betriebsablauf des Busverkehrs im Linienverkehrs zu gewährleisten. Eine Freigabe von vorhandenen Bestandsbusspuren würde den ÖPNV wieder verlangsamen und die Attraktivität des ÖPNVs beeinträchtigen, was aus Gründen des Klimaschutzes nicht in Betracht kommen kann. Andererseits kann eine forcierte Einrichtung zusätzlicher „gemischter“ Sonderfahrstreifen und ihre Freigabe u.a. für den Bus zusätzliche Beschleunigungseffekte erzielen.

Zu beachten ist, dass möglicherweise unberechtigte Fahrer von der Regel ermutigt werden, Bussonderfahrspuren in Anspruch zu nehmen. Ob und wie eine Überwachung der Vorgabe (mindestens drei Personen) durch die zuständigen Polizeibehörden (zuständig für die Überwachung des fließenden Verkehrs) gewährleistet werden kann, ist fraglich. Zudem kann es zu Problemen bei der Interaktion unter verschiedenen Verkehrsteilnehmern (z.B. Bus vrs. Elektroroller, MIV 3+ vrs. Radverkehr) kommen, die in der Konsequenz im Einzelfall zur einer höheren Gefährdung der Verkehrssicherheit beitragen kann.

Der Verkehrsversuch ist dementsprechend zu evaluieren. Dabei müssen neben der Beschleunigung der MIV 3+ Fahrzeuge auch mögliche negative Auswirkungen auf die Busbeschleunigung ermittelt und untersucht werden.

Die Freigabe von Busspuren für mehrfach besetzte Personenkraftwagen zu ermöglichen, weckt Begehrlichkeiten. Forderungen der entsprechenden Lobbyverbände und auch politischer Druck werden die Folge sein. Auch wenn von den Straßenverkehrsbehörden jeder Einzelfall geprüft und entsprechend begründet werden kann, ist damit ein erhöhter Verwaltungsaufwand verbunden.

Damit ein Bus langsame Fahrzeuge überholen kann, wird für neue „Umweltspuren“ von einer Mitgliedstadt angeregt, alternativ die Freigabe von ausreichend breiten Radfahrstreifen für Busse zu diskutieren, wofür es in Deutschland ein Praxisbeispiel geben soll. In einer anderen Stadt werden vermehrt Linienbusse und Fahrradverkehr als „Umweltstreifen“ gemeinsam geführt. Diese Form der Radverkehrsförderung profitiert nicht von der beabsichtigten neuen Regelung.

Zu e) laufende Nummer 41.1 / Zeichen 267

Die Freigabe von Einbahnstraßen für Elektrokleinstfahrzeuge sollte zunächst erprobt und durch entsprechende Untersuchungen begleitet werden. Anders als Fahrräder haben Elektrokleinstfahrzeuge eine andere Fahrstabilität.

Zu f-j) Zeichen 277.1 Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen“.

Ein Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen an Engstellen ist nicht zwingend erforderlich. Durch die Festlegung eines Mindestabstands beim Überholen eines Radfahrenden von 1,50 m oder mehr ist ein Überholverbot an Engstellen schon gegeben und das Überholverbot per Verkehrszeichen eine Doppelung des bestehenden Verbots. Es gilt §1 StVO: Rücksichtnahme.

Es stellt sich die Frage, ob die Anordnung von Zeichen 277.1 dann auch das Überholverbot von Zeichen 276 bzw. 277 inkludiert. Wenn es zu eng ist, um ein einspuriges Fahrzeug zu überholen, dann muss es auch zu eng sein, ein zweispuriges Fahrzeug zu überholen. Um den Schilderwald zu begrenzen sollte diese Regelung so formuliert werden, dass das Überholen von zweispurigen Fahrzeugen ebenfalls verboten ist.

Aus unserer Sicht ergeben sich keine Einsatzmöglichkeiten für das vorgesehene Zeichen, wenn die allgemeinen Regelungen zum Seitenabstand umgesetzt werden. Üblicherweise werden dann lediglich vorhandene Regeln wiedergegeben (vgl. VwV-StVO zu §§ 39 bis 43 StVO Rn 2). Hilfsweise sollte die Definition des Verbots dahingehend ausgedehnt werden, dass es verboten ist, ein- und mehrspurige Fahrzeuge zu überholen, um die Kombination von Z. 277.1 und 276 bzw. 277 sowie der entsprechenden "Ende"-Zeichen zu vermeiden.

Zu Begründung S. 107 zu den Buchstaben f bis j:

Mit Blick auf Städte mit topografisch bewegtem Gelände (Bsp. Stuttgart, Wuppertal, etc.) sollte die Verpflichtung über die Formulierung „soll“ und „insbesondere“ als Option formuliert werden. Die vorgesehene Regelung „insbesondere an ... Gefäll- und Steigungstrecken“ wäre ansonsten nicht praktikabel; die Formulierung liefe ins Leere.

Zu k) Die laufende Nummer 68:

aa) Die Ergänzung in 3b ist nicht erforderlich. Der Sachverhalt ist bereits in 3c geregelt. Radfahrstreifen mussten auch bisher an Grundstückszufahrten nicht unterbrochen werden.

bb) Hier ist klärungsbedürftig, ob dies durch Straßenverkehrsbehörde anzuordnen wäre oder im Ermessen des Straßenbaulastträgers aufgebracht werden kann.

Die Ergänzung wird abgelehnt. Die Einfärbung von Verkehrsflächen hat keinen Regelungscharakter und kann nicht Bestandteil der StVO sein. Insbesondere erschließt sich der Regelungsgehalt der "Grünmarkierung" nicht. Es ist darauf zu achten, dass in Teilen des Bundesgebietes grüne Markierungen in der Vergangenheit auch zur Markierung von Radwegen oder -furten eingesetzt werden. Die Ergänzung wird als entbehrlich angesehen.

Zu Ziffer 20 / Zu Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO

Zu a) Laufende Nummer 7

aa) Die Formulierung ist zu ergänzen, da sie sonst missverständlich ist: "*Sind Parkscheinautomaten aufgestellt, kann die Freistellung auch nur am Automaten selbst angegeben sein*".

bb) 4.a) Die Kriterien für diese Regelung müssen in der VwV-StVO ausgeführt werden.

bb) 4.b) Das Wort "nur" ist zu ergänzen, siehe aa).

Zu b) Laufende Nummer 8

aa) Das Wort "nur" ist zu ergänzen, siehe oben aa) zur laufenden Nummer 7.

bb) 5. a) Das Wort "nur" ist zu ergänzen, siehe oben aa) zur laufenden Nummer 7.

Zu c) Laufende Nummer 10

Die Angabemöglichkeit am Automaten wird ausdrücklich begrüßt.

aa) und bb) Das Wort "nur" ist zu ergänzen, siehe oben aa) zur laufenden Nummer 7.

Zu d) Abschnitt 7 Radschnellwege

Das Zeichen 451 soll den Beginn von Verkehrsregeln auf Radschnellwegen kennzeichnen, die im vorliegenden Entwurf der StVO allerdings noch fehlen.

Bzgl. Radschnellwegen (Zeichen 451) ist keine zulässige Höchstgeschwindigkeit vorgesehen. Eine Überwachung – insb. bei Freigabe für andere Verkehrsarten - ist nicht möglich. Dies ist dringend nachzubessern.

Zu bb) 21.1/ 21. 2 Zeichen 451/451.1

Der Begriff des Radschnellwegs wird nicht gesetzlich definiert. Eine Abgrenzung zu sonstigen Radwegen erfolgt nicht. Derzeit gibt es weder verbindliche Kriterien noch die in Spalte 3 erwähnten Regeln für Radschnellwege. Diese müssen in der VwV-StVO verankert werden bzw. beim geplanten Zeichen 451 festgelegt werden. Derzeit ist die Regelung mit Zeichen 237 ausreichend.

Die Formulierung zu Elektrokleinsfahrzeugen ist zu überdenken. Im Satz ist unklar ob Elektrokleinsfahrzeuge wie andere Fahrzeuge ausgeschlossen oder wie Radverkehr zugelassen sein sollen. Die Freigabe von Elektrokleinstfahrzeugen sollte nicht generell, sondern im Einzelfall durch Zusatzzeichen erfolgen.

In der Begründung wird ausgeführt, dass Radschnellwege unabhängig von der Fahrbahnbeschaffenheit angeordnet werden können, z.B. auch bei sandigem Untergrund. Das verwundert sehr und ist ein Widerspruch in sich.

Zu e) laufende Nummer 22

aa) Die ergänzende Formulierung "insbesondere um dem Gegenverkehr auszuweichen" wird abgelehnt und ist nicht erforderlich. Das Verhalten der Kraftfahrer ist u.E. bereits abschließend geregelt und bedarf keiner Ergänzung.

Das in der Begründung ausgeführte Ziel wird nicht erreicht. U.E. ist das Gegenteil der Fall: mit der geplanten Ergänzung wird der Kraftfahrer zusätzlich ermutigt, bei Gegenverkehr grundsätzlich auf den Schutzstreifen auszuweichen, auch wenn dies nicht erforderlich und Begegnungsverkehr mit verminderter Geschwindigkeit möglich ist.

bb) Ein generelles Halteverbot auf Schutzstreifen wird problematisch gesehen, da die Einsatzgrenzen des Schutzstreifens damit geringer werden. Vielmehr sollte Klarheit in der Richtung geschaffen werden, dass auf Schutzstreifen das Halten zum Be- und Entladen gerade zulässig ist, um die Einsatzmöglichkeiten zu vergrößern. Das Halten kann im Einzelfall durch VZ 283 StVO untersagt werden.

Ergänzend zu prüfen ist die Zulassung von Schutzstreifen in Einbahnstraßen innerhalb von Tempo 30 Zonen, die bisher ausgeschlossen ist.

Die Änderung des Parkverbots in ein Haltverbot hätte zur Folge, dass viele Anordnungen von Schutzstreifen in Frage gestellt werden müssten, da in den betreffenden Straßen zumindest in Teilbereichen ein berechtigtes Halten z.B. für kurzfristiges Beliefern, Taxen, Fahrzeuge von Schwerbehinderten, etc. gewährleistet werden muss. Der Schutzstreifen dürfte nicht in Anspruch genommen werden, wenn z.B. ein Anlieger seine Hofzufahrt aufschließen will oder jemand aus-/ einsteigen soll. Notwendig wäre stattdessen ein Halten „in zweiter Reihe“ neben dem Schutzstreifen. Bisher wird durch das Halten auf Schutzstreifen keine nennenswerte Verkehrsgefährdung festgestellt, sodass auch kein Anlass für die Regelung gesehen wird. Im Fall von tatsächlichen Verkehrsgefährdungen kann auch jetzt schon Zeichen 283 angeordnet werden.

Dass Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV von dem Halteverbot auf Schutzstreifen ausgenommen sind, erscheint auf den ersten Blick widersinnig und nicht mit einer beabsichtigten Radverkehrsförderung vereinbar. Durch die Ergänzung dieses Satzes entsteht der Eindruck, dass Elektrokleinstfahrzeuge auf Schutzstreifen abgestellt werden dürften und so den Radverkehr behindern. Satz 2 sollte daher ersatzlos gestrichen werden. Der Unterschied zwischen „Halten“ und „Abstellen/Parken“ bei Elektrokleinstfahrzeugen ist bisher nicht definiert oder gerichtlich festgelegt und kann entsprechend nicht kontrolliert werden. Alle Bemühungen laufen dahin, die Radwege und Schutzstreifen frei zu halten. Es gibt keinen vernünftigen Grund, für eine bestimmte Fahrzeugart Ausnahmen zuzulassen.

Zu f) Laufende Nummer 23.1 Zeichen 342 Haifischzähne

Wir begrüßen eine gesonderte Kenntlichmachung von Radschnellwegen. Da es sich um schnelle Radwegeverbindungen handelt, sollte ein hoher Anspruch an den Ausbau und insbesondere an die Oberfläche gestellt werden.

Die vorgesehene Markierung hat keinen eigenen Regelungsgehalt, sondern soll nur unterstützende Kennzeichnung bestehender Regelungen sein. Es ist nicht möglich, verschiedenen Regelungen (hier rechts vor links und Vorfahrt mit Zeichen 205 oder 206 an Kreuzungen und Einmündungen mit Radschnellwegen) mit gleicher Markierung zu verdeutlichen. Das führt zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit und ist für die Fahrzeugführer nicht nachvollziehbar. Wir regen daher an, diese ausschließlich zur Verdeutlichung von "rechts-vor-links"-Regelungen zu verwenden. Bei der Verwendung vorfahrtregelnder Zeichen (Z. 205 bzw. Z. 206) sollte - wie bisher im Kfz-Verkehr - jeweils die Halte- oder Wartelinie markiert werden, auch auf Radwegen. Damit ist eine einheitliche Handhabung von Beschilderung und Markierung auf allen Verkehrsflächen gewährleistet.

Zur Begründung: S. 110 Buchst. f widerspricht dem Text auf S. 31 Buchst. f) und nennt Radschnellwege nur noch als Beispiel. Im Regelungsentwurf ist nur von einem Einsatz an Radschnellwegen die Rede, die Begründung spricht aber von allen Radwegen. Hier besteht ein Widerspruch, der aufzulösen ist. Andernfalls entsteht der Eindruck, dass in Tempo 30-Zonen auch nicht bestimmte Kreuzungen und Einmündungen mit dieser Markierung hervorgehoben werden könnten. In der Folge wären sämtliche Kreuzungen und Einmündungen zu markieren. Das wäre stadtgestalterisch nicht verträglich und würde zu einem hohen Unterhaltungsaufwand führen, der von den Kommunen nicht leistbar ist und abgelehnt wird.

Die Einführung der Markierung "Haifischzähne" wird gleichwohl planerisch für bestimmte Fallgestaltungen befürwortet.

Damit könnte eine Anwendung analog einer entsprechenden Markierung in den Niederlanden erreicht werden. Eine Prüfung solcher Fallgestaltung sollte sich erst nach Einführung und Prüfung im Rahmen der Radschnellwege anschließen.

Eine unterschiedliche Bedeutung der Markierung sollte aus Sicherheitsgründen verhindert werden. Daher sollte Satz 2 gestrichen werden. Die Haifischzähne sollten nur einer Art der Vorfahrtsregelung zugeordnet werden.

Zu Artikel 2 Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt)

Grundsätzliche Bewertung

Die Einführung einer bundeseinheitlichen Gebührenberechnungsmethode wird grundsätzlich als geeignetes und ausreichendes Instrument angesehen, der Problematik des Antragstourismus zu begegnen. Mehrfachbeantragungen könnten zusätzlich dadurch unterbunden werden, dass auch im Fall der späteren Antragsrücknahme eine (Teil-)Gebühr zu bezahlen ist.

Die mit dem Referentenentwurf konkret vorgeschlagene Berechnungsmethode wird von der Praxis allerdings als zu komplex angesehen, so dass allein durch sie ein erhöhter Verwaltungsaufwand befürchtet wird, der zur eigentlichen Genehmigungstätigkeit möglicherweise nicht mehr in einem angemessenen Verhältnis steht. Aufgrund der Komplexität der Berechnungsmethode kann es vermehrt dazu kommen, dass Kostenbescheide angefochten werden.

Für die Gebührenneuregelungen, insbesondere die Berechnungsmethoden empfiehlt es sich, dass die nachgeordneten Straßenverkehrsbehörden anfänglich eingewiesen bzw. beschult werden.

Zu Ziffer 1 / Zu Gebühren-Nummer 260 neu GebOSt (CarSharing-Ausweis)

Die Einführung einer Gebühr für die Ausstellung des Ausweises zur Kennzeichnung von Carsharingfahrzeugen ist als folgerichtig. Für die Kostenermittlung wurde eine zu geringe Anzahl an Städten befragt. Die Gebühr wird nach erster Einschätzung als zu niedrig angesehen. Eine Überarbeitung der Berechnung und die Kostendeckung sowie die Berücksichtigung des wirtschaftlichen Werts werden gefordert.

Einen Impuls zu setzen, dass Anbieter aus wirtschaftlichen Gründen alle Carsharing-Fahrzeuge dauerhaft und kostenfrei im öffentlichen Verkehrsraum unterbringen wollen, um damit notwendige Sondernutzungsgebühren zu sparen, wäre verfehlt. Es besteht daher Klarstellungsbedarf bei der Gebührenregelung und eine Berücksichtigung des wirtschaftlichen Werts.

Die Zuständigkeit für die Ausstellung des Ausweises ist unklar.

Zu Ziffern 2 bis 5 / Zu Gebühren-Nummern 263 GebOSt ff.

Hinweis auf vermuteten redaktionellen Fehler:

Nicht verständlich ist auf Seite 113 im Abschnitt zu Ziffer 2 die Textpassage „...eine neue Gebühren-Nummer in die GebOSt eingeführt (Geb.-Nr. 259) und der Großraum- und Schwertransport aus den Gebührennummern 263 und 264 ausgenommen“.

In Folge wird im Abschnitt zu Nummer 3 die Gebührennummer 259 nicht mehr erwähnt, sondern eine Einfügung der Gebührennummern 263.1 bis 263.1.3.2 angekündigt, welche auf

Seite 32 unter Artikel 2 dann auch als „geänderter Gesetzestext“ aufgeführt sind. Insofern ist unklar, wofür die Nummer 259 stehen soll oder ob sie nur versehentlich erwähnt wurde.

Zu Ziffer 2-5:

Ein bundeseinheitlicher Gebührentatbestand mit einheitlicher Berechnungsgrundlage für Erlaubnisse und Genehmigungen beim Großraum- und Schwertransport wurde seit Jahren angemahnt. Die Notwendigkeit einer bundeseinheitlichen Gebührenerhebung ist seit langem als wünschenswert erkannt, erscheint aber unter Berücksichtigung der im Entwurf dargestellten Berechnung nur VEMAGS-basiert praktikabel.

Die Einführung einer Gebührentabelle zur bundesweiten Vereinheitlichung der Gebührenerhebung für die Fahrweglaubniserteilung von Schwertransporten wird entsprechend grundsätzlich begrüßt.

Es ist sinnvoll die Gebühr auf eine einheitliche Rechtsgrundlage zu stellen. Die Änderung kann damit einige Probleme, die bezüglich in der Antragstellung auftraten, abschaffen. Die Erweiterung des Gebührenrahmens (40,00 - 1.300,00 €) erscheint grundsätzlich tragfähig. Ferner werden Punkte aufgenommen, die bisher nicht klar definiert waren. So ist geregelt, dass die Ablehnung einer Erlaubnis/Ausnahme 75 % kostet. Auch Änderungen in bestehenden Genehmigungen sind eindeutig mit Gebühren belegt und gesplittet in gewöhnlichen und geringen Aufwand.

Gebührenformel:

Die Einführung wird grundsätzlich begrüßt. Die Berechnung der zu erhebenden Verwaltungsgebühr ist durch die Vielzahl der Faktoren aber mit einem höheren zeitlichen Aufwand verbunden als bisher. Die Gebühren konnten bislang aus einer vorgegebenen Tabelle / Gebührenübersicht einfach abgelesen werden. Die zusätzliche Komplexität der Gebührenberechnung erscheint übermäßig und gefährdet die Praktikabilität. Im Ergebnis müsste jeder Antrag unterschiedlich abgerechnet werden. Aufgrund der hohen Antragsdichte würde dies zu einem höheren Arbeits- und Zeitaufwand führen. Der komplizierte Berechnungsvorgang der Gebühren dauert u.E. länger als bisher und erfordert somit mehr und gut geschultes Personal. Dabei wird aus unserem Mitgliedsbereich auch die Frage aufgeworfen, wer diese Schulungen durchführt.

Die Komplexität der Gebührenformel wird in jedem Fall einen zusätzlichen Personalbedarf bei den Genehmigungsbehörden – insbesondere mit hohen Fallzahlen - auslösen. Zur Minderung dieses Effekts ist eine zeitnahe und verbindliche Implementierung der Gebührenberechnung in der bundeseinheitlichen Online-Abwicklung des Antrags- und Genehmigungsverfahrens für Großraum- und Schwertransporte VEMAGS unerlässlich. Dazu ist die Formel zur Berechnung der Verwaltungsgebühr unmittelbar im Programm VEMAGS (ggf. sogar im Bereich der Gebühren des jeweiligen Bescheids) zu hinterlegen, so dass die Berechnung nicht über einen davon getrennten Formelrechner erfolgen muss.

Detailforderungen zum Berechnungsverfahren:

Es wird angeregt, den Faktor „zusätzlicher Arbeitsaufwand“ (Seite 35, Buchstabe G) in Bezug auf die Anzahl der Kriterien zu minimieren. Die Aufsplittung in fünf Kriterien und die entsprechende Einschätzung des Aufwandes (normal, hoch etc.) für jedes einzelne Kriterium suggeriert zwar eine in der Theorie bessere Transparenz gegenüber dem Antragsteller und soll wohl den Sachbearbeitenden die Einschätzung erleichtern. Tatsächlich wird die Vielfalt aber eher zur Verunsicherung bei der Sachbearbeitung und einem höherem Zeitaufwand bei der individuellen Einschätzung führen. Die dargelegten Erläuterungen sind zu unpräzise (wo ist z.B. die Grenze zwischen „Rückfragen“, „vielen Rückfragen“ und „sehr vielen Rückfragen“).

In Folge wird es bei Kostenbescheiden zu Streitigkeiten mit Antragstellern darüber kommen, ob es sich z.B. um einen hohen, sehr hohen oder außergewöhnlich hohen Arbeitsaufwand gehandelt hat. Dass auch die angehörten Stellen eine entsprechende Rückmeldung über einen etwaigen höheren Aufwand an die Erlaubnisbehörde geben sollen, erscheint zumindest in Bezug auf fremde angehörte Erlaubnisbehörden nicht praxisnah und würde - falls überhaupt praktiziert - unnötigen Zeitaufwand bedeuten, der dann auch nicht durch Gebührenzahlung abgedeckt ist.

Es reicht unseres Erachtens zu einer gerechten Einschätzung des Aufwandes aus, beim Faktor „zusätzlicher Zeitaufwand“ eine Unterscheidung in zwei Kriterien vorzunehmen: „VEMAGS-Antrag“ (ja oder nein) und „allgemeiner Bearbeitungsaufwand“ mit Unterteilung in drei Stufen (Aufwand normal, hoch, außergewöhnlich hoch). Die Faktoren müssten dann natürlich dementsprechend angepasst werden.

Ferner werden hinsichtlich diverser Gebührentatbestände weitere Konkretisierungen für erforderlich gehalten. Das gilt etwa für die Frage, was unter einem „geringen Aufwand“ (Gebühren-Nummer 263.1.3.2) bzw. einem „gewöhnlichen Aufwand“ (Gebühren-Nummer 263.1.3.1) zu verstehen ist. Ferner besteht Unsicherheit, ob für die Anzahl der zu beteiligenden Stellen eines anderen Bundeslandes nach dem Anhang zur Gebühren-Nummer 263.1.1 unter 2. c) lediglich die erste Behörde gezählt wird oder zusätzlich auch die von dieser Behörde weiteren angehörten Stellen zu berücksichtigen sind. Klarstellungsbedarf wird ferner gesehen, ob für die Änderungsgebühr nach Gebühren-Nummer 263.1.1 eine vollständige Berechnung mit den geänderten Werten neu durchgeführt werden muss und am Ende die Differenz zwischen alter und neuer Gebühr zu zahlen wäre. Ferner besteht Unklarheit, ob die bei Neuantrag/Änderungsantrag fällige VEMAGS-Auslagegebühr i. H. v. 11,00 Euro unter § 2 Abs.1 Nr. 7 GebOSt fällt, da sie in der neuen Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) nicht enthalten ist.

Um einem anderenfalls drohenden unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand vorzubeugen, regen wir deshalb an, dass die Berechnung der Gebührenhöhe automatisiert z.B. durch das bundesweit genutzte System VEMAGS erfolgen sollte. Sofern eine Partizipation sämtlicher am Verfahren beteiligter Behörden angestrebt werden soll, ließe sich dies nach Einschätzung der Praxis in Anlehnung an die Nutzungsgebühr für das Onlineverfahren über ein Umlagesystem über VEMAGS ohne größeren Aufwand abbilden.

Begründung:

Bei diesen Faktoren ist zu erläutern, wie es zu den Brüchen von 4/9 oder 2/9 kommt. Weiterhin wird in der Begründung ausgeführt, dass sämtliche beteiligten Stellen gehalten sind, etwaigen vom Antragsteller verursachten sehr hohen oder außergewöhnlichen Aufwand an die Erlaubnis- bzw. Genehmigungsbehörde zu melden. Da die anzuhörende Behörde keine Gebühren für Ihre Tätigkeit erhält und auch kein Ausgleich zwischen den Behörden vorgesehen ist, ist diese Mehrarbeit nicht nachzuvollziehen, zumal dies bei der Meldung auch noch begründet werden müsste. Weiterhin sollte für den Faktor „fSTR“ definiert werden, was unter Fläche oder Bereiche zu verstehen ist. Handelt es sich hierbei um die Fläche oder Bereiche des Zuständigkeitsbereiches oder des Bundeslandes? Wie viele Flächen oder Bereiche wäre dann bei einer bundesweiten Genehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. StVO zu berücksichtigen und als Faktor anzunehmen?

Auch ist nicht klar was beim Faktor „fF“ der Unterschied bei der Berechnung sein soll. Auf der einen Seite wird dazu ausgeführt, dass ein Fahrzeug oder eine Fahrzeugkombination in der Grundgebühr enthalten sei. Im nächsten Satz wird dann ausgeführt, dass bei 10 Fahrzeugen (es dürfen insgesamt nur 5 Fahrzeugkombinationen sein) sich die Gebühr verdreifacht.

Bei 5 zulässigen Kombinationen kommt man jedoch nur dann auf 10 Fahrzeuge wenn 5 Zugfahrzeuge und 5 Anhänger vorliegen. In diesem Fall wären dann aber in der Grundgebühr bei einer Fahrzeugkombination 2 Fahrzeuge in der Grundgebühr enthalten.

Verwirrend ist die Ausführung, dass sich bei mehreren zulässigen Fahrzeugkombinationen die Anzahl (x in der Berechnungsformel) aus der Anzahl der Zugmaschinen multipliziert mit der Anzahl der Anhänger ergibt. Dies würde bedeuten bei 2 Zugmaschinen und 10 Anhängern, dass der Faktor $x = 20$ wäre, vermutlich da hier 20 Fahrzeugkombinationen gebildet werden können. Hier sollte klargestellt werden, ob die Fahrzeuge oder möglichen Fahrzeugkombinationen als Berechnungsfaktor zu nehmen sind.

In der Begründung zu dem Faktor Erlaubnis- oder Genehmigungszeitraum (fZ) wird folgendes ausgeführt: „Je länger der beantragte und bewilligte Zeitraum ist, desto umfangreicher ist die Prüfung, da über einen längeren Zeitraum abgeglichen werden muss, ob Baustellen o. Ä. die Streckenführung behindern. Die erteilte Erlaubnis oder Genehmigung muss seitens der Behörde auch über einen längeren Zeitraum dahingehend überwacht werden, ob sich nachträglich Änderungen an der Beschaffenheit der Strecke (Brückenherabstufungen, Baustellen usw.) ergeben.“ Hier dürfte es nach den derzeitigen Möglichkeiten nahezu unmöglich sein, dem zweiten Satz von der Behörde nachzukommen. Um dies sicherzustellen, müsste jede Behörde genau erfassen, welche Strecken genehmigt wurden. Zum anderen könnte sich ggf. auch der Transporteur darauf berufen, wenn er den genehmigten Transport aufgrund von nachträglichen negativen Streckenänderungen nicht durchführen kann und ihm die Behörde nicht darauf hingewiesen und auch keine Alternativstrecke genannt hat. Wenn nach der Genehmigung / Zustimmung eine Baustelle eingerichtet wird, wodurch der GST diese Fahrstrecke nicht befahren kann, so müsste die Behörde die Genehmigung oder Zustimmung kostenfrei ändern, da dies in der Gebühr bereits enthalten ist.

Unter der Nr. 263.1 und allen Unternummern wird immer folgendes ausgeführt: „Entscheidung über eine Erlaubnis oder Ausnahme bei Großraum- oder Schwertransporten nach § 29 Absatz 3 oder § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 StVO. In der Regel wird in den VEMAGS-Anträgen immer beides beantragt. Somit werden in einem Bescheid zwei rechtlich voneinander unabhängige Erlaubnisse / Genehmigungen erteilt. Unklar ist damit, ob man für jede Erlaubnis / Genehmigung jeweils eine Gebühr entsprechend dem Berechnungsmodell dem Antragsteller in Rechnung stellen darf (1 Gebühr für Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO und eine Gebühr für die Genehmigung nach § 46 Abs.1 Nr. 5 StVO).

Zusätzliche Änderungen der GebOSt

Erforderliche Änderung der Gebührennummer 265

Wir begrüßen die Ankündigung von Herrn Bundesminister Scheuer (im Rahmen der Eröffnung des Dialogforums NRVP 3.0 am 08.10.2019), eine Neuregelung für die Gebühren für das Bewohnerparken herbeizuführen ausdrücklich. Wir bedauern, dass bisher über Jahrzehnte keine Lösung von Bund und Ländern herbeigeführt werden konnte. Insbesondere ist erneut eine Änderung auch in der aktuellen StVO-/GebOSt-Novelle nicht vorgesehen.

Die Gebühren-Nr. 265 GebOSt setzt seit der Einführung mit Wirkung zum 01.12.1993 einen Rahmen von 10,20 bis 30,70 Euro pro Jahr fest. Dieser Rahmen hindert viele Städte, höhere Gebühren festzusetzen.

Nach § 6a Abs. 2 Satz 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG) sind die „Gebührensätze so zu bemessen, dass der mit den Amtshandlungen, einschließlich Prüfungen, Abnahmen, Begutachtungen, Untersuchungen, Verwarnungen ... verbundene Personal- und Sachaufwand

gedeckt wird; ... bei begünstigenden Amtshandlungen kann daneben die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für den Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden“. Aus einigen Städten kommt der Hinweis, dass die heutige maximale Gebührenhöhe nicht kostendeckend ist. Insbesondere spiegelt sie aber nicht den wirtschaftlichen Wert oder Nutzen für die Antragsteller wieder.

Der Bewohner wird durch die Ausstellung der Sonderparkberechtigung in der Weise begünstigt, dass er trotz vorhandener Parkraumnot die Möglichkeit zum Abstellen seines Fahrzeuges in unmittelbarer Nähe seiner Wohnung erhält. Dieser gebotene besondere Vorteil und die Gebühr für die Erteilung der Sonderparkgenehmigung stehen sich als Leistung und Gegenleistung gegenüber. Der Wert des Parkraumes ist jedoch aufgrund der zunehmenden Motorisierung gestiegen. Leider hat bis zum heutigen Tag die Bundesregierung keine entsprechende Änderung der Verordnung zur Änderung der GebOST herbeigeführt, obwohl in der Vergangenheit wiederholt Aktivitäten der Kommunalen Spitzenverbände erfolgten. Hier muss dringend nachgebessert werden.

Eine Anhebung dieses Gebührenrahmens gehörte zu den vorgeschlagenen Maßnahmen der Gemeindefinanzkommission 2010 (Abschlussbericht der AG Standards an die Gemeindefinanzkommission, lfd. Nr. 74). Der Vorschlag sah eine Anhebung nur des Höchstbetrages auf 100,00 Euro vor. Die Kommunalen Spitzenverbände haben wiederholt gegenüber dem Bund auf eine entsprechende Erhöhung gedrängt und die Maßnahme unterstützt. Sie wurde bisher nicht umgesetzt. Ein vergleichbarer Bundesratsantrag war zuvor 2003 am Widerstand der Verkehrsministerkonferenz gescheitert.

Im August 2015 scheiterte eine weitere Initiative mehrerer Länder und der kommunalen Spitzenverbände zur Anhebung des Gebührenrahmens für Bewohnerparkausweise. Das Finanzministeriums Mecklenburg-Vorpommern hatte federführend mit vier weiteren Ländern den erforderlichen Antrag zur Erhöhung des Gebührenrahmens gemäß § 6a Absatz 2 Satz 3 StVG vorbereitet. Der Länderantrag sah vor, den Gebührenrahmen auf 50,00 bis 200,00 Euro zu erhöhen. Diese größere Spannweite sei notwendig, um den Städten ein flexibles Element zu geben, das auf ihre jeweilige Größe anwendbar ist.

Die Vorgabe aus der GebOST ist nicht zeitgemäß. Eine angemessene Gebührenerhöhung zur Festsetzung des wirtschaftlichen Wertes und Nutzens für begünstigte Bewohner ist notwendig. Dazu unterstützen wir ausdrücklich auch eine Idee den Gebührenrahmen aus der GebOST herauszulösen und den Kommunen die Gebührenhöhe frei zu stellen.

Zu Artikel 3 Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV)

Die Anhebung/Einführung der Verwarnungsgeldsätze im ruhenden Verkehr unter Ausschöpfung der Grenze des § 56 Abs. 1 OWiG von z.Zt. 55,00 Euro wird grundsätzlich. Sie ist eine überfällige und sinnvolle Maßnahme zum Schutz des Fuß-/Radverkehrs. Ohne die Halterhaftung bleibt die Erhöhung der Bußgelder gerade für Mehrfachtäter jedoch weiterhin unzureichend.

Da es sich bei einer Geldbuße ab 60 € nicht mehr um geringfügige Ordnungswidrigkeiten handelt, wären Fahrerermittlungen möglich. In der Regel kann jedoch bei Parkverstößen der verantwortliche Fahrzeugführer erfahrungsgemäß nicht ermittelt werden. Im Ergebnis wird ein Großteil der Verfahren nach Eintritt der Verfolgungsverjährung einzustellen sein. Der Halter erhält dann gem. § 25a StVG einen Kostenbescheid über nur 23,50 €. Mehrfachtäter wissen das und werden die Ordnungswidrigkeit kaum zugeben. Hinzu kommt, dass sich tlw.

die Landespolizei aus Fahrerermittlungen stark zurückzieht und die örtlichen Ordnungsbehörden bereits jetzt vielfach überfordert sind mit den bestehenden Ressourcen fristgerecht Ermittlungsergebnisse an anfragende Bußgeldstellen zu liefern, was sich durch diese Bußgelderhöhungen verschärfen würde. Ein deutlicher Anstieg von Fahrtenbuchanträgen wird im Ergebnis der Nichtermittelbarkeit der Täter auf die zuständige Behörde zukommen. Und in der Folge auch noch eine höhere Anfragefrequenz, weil dies ja einen erfolgversprechenden Täter-Ermittlungsansatz darstellen könnte.

Wenn sich der Fahrzeughalter nicht einlässt, kostet ihn ein Parkverstoß in Folge maximal 23,50 €. Dafür wurde vor Ort der Parkverstoß dokumentiert und es wurden vier Schreiben versandt. Die Drohung wonach die Zulassungsstelle das Führen eines Fahrtenbuchs auferlegen könnte, geht ins Leere. Denn die Zulassungsstelle erfährt nicht, ob mit einem bestimmten Fahrzeug Verfahren nach Parkverstößen eingestellt werden. Selbst wenn Kontrollmitteilungen eingeführt werden sollten, so ist nach einschlägigen Gerichtsurteilen eine Fahrtenbuchauflage erst nach gravierenden Verkehrsverstößen verhältnismäßig.

Nach unserer Erfahrung werden die Parkverstöße meist vorsätzlich aus Bequemlichkeit begangen. Die Falschparker treffen eine bewusste Abwägung zwischen dem Fußweg zum nächsten legalen Parkplatz, der Höhe des möglichen Bußgelds und der Gefahr, erappt zu werden. Die Gefahr erappt zu werden, ist durch das für Kontrollaufgaben vorhandene Personal limitiert. Daher verbleibt die Höhe des möglichen Bußgelds, um für eine bessere Einhaltung der Verkehrsregeln in ganz Deutschland mit dem Ziel der Vermeidung von Unfällen zu sorgen.

Unbedingt klargestellt werden muss, dass das Bußgeld von 55 Euro künftig auch für das Parken/Halten auf Radfahrstreifen fällig wird. Im Referentenentwurf wird stets nur von Schutzstreifen und von Radwegen gesprochen. Radfahrstreifen sind v.a. in den Städten oft die meist genutzte Führungsform für den Radverkehr. Rechtlich und praktisch genießt hier der Radfahrer durch die durchgezogene Linie eigentlich einen höheren Schutz als auf Schutzstreifen. Umso verwunderlicher ist es, dass auf Radfahrstreifen im Entwurf nicht eingegangen wird.

Eine Unstimmigkeit ist im Entwurf des Bußgeldkatalogs auf Seite 44 und 56 enthalten: Nr. 52a, Unzulässig auf Geh- und Radwegen geparkt (Zeichen 240), 55 Euro sowie Nr. 144, Entgegen Zeichen 240 auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geparkt, 30 Euro. Hier ist eine Klarstellung notwendig, dass einheitlich 55 Euro für das Parken auf Radverkehrsanlagen – inkl. gemeinsamer Geh- und Radwege – fällig werden, um Irritationen zu vermeiden und Schlupflöcher zu schließen.

Im Rahmen eines Austausches der großen Bußgeldstellen Deutschlands wurde festgestellt, dass für die Rettungsgasse oder deren unberechtigte Nutzung ein Tatbestand derzeit nur für Autobahnen und Außerortstraßen formuliert ist (§ 11 Abs. 2). Dieser wird auch für innerorts benötigt. Viele Großstädte verfügen über innerorts gelegene autobahnähnliche Kraftfahrstraßen oder mehrspurige z.B. Ein- und Ausfallstraßen, die Rettungsgassen erforderlich machen, und auch dort oftmals „Schlaumeier“ den Einsatzfahrzeugen hinterherfahren, ein Unterbleiben der Ahndung in diesen Zusammenhängen war sicherlich nicht die Intention bei der Schaffung des Tatbestandes, so dass diese Facette möglichst zügig ergänzt werden sollte.

Ausweitung auf weitere Tatbestände:

In diesem Zusammenhang wäre es sinnvoll, wenn nicht nur einige wenige Bußgeldtatbestände für öffentlichkeitswirksam diskutierte Verkehrsverstöße angehoben werden. Dazu wird angeregt, die Bußgelder für die massenhaften Parkverstöße wie Parken im Haltverbot, Parken auf

Gehwegen oder die Überschreitung der zulässigen Parkzeit höher zu ahnden. Sinnvoll mit dem Ziel einer Erhöhung der Verkehrssicherheit erscheint eine Anhebung auf die Durchschnittssätze aller Nachbarländer oder aller EU-Länder.

Die Anhebung sollte allerdings auch auf weitere Tatbestände ausgeweitet werden. Genannt werden aus unserem Mitgliedsbereich z.B. Geschwindigkeitsverstöße und Verstöße gegen Halteverbote (Zeichen 283), die ebenfalls auf 55€ angehoben werden sollten, wie dies beim Parken auf Schutzstreifen vorgesehen ist.

Auch im ÖPNV kommt es durch falsch parkende und haltende Fahrzeuge in Haltestellen, aber auch im Verlauf von Straßenbahngleisen zu Verzögerungen im Betriebsablauf, die zu einer Verringerung der Qualität des ÖPNV führen. Auch die Barrierefreiheit wird durch falsches Parken und Halten oft eingeschränkt, weil Bushaltestellen angefahren werden können. Um den Umweltverbund insgesamt zu stärken wird vorgeschlagen, die Bußgelder für das Parken und Halten mit Behinderung in Haltestellen und im Verlauf von Straßenbahngleisen analog zum Parken auf Geh- und Radwegen zu erhöhen.

Die erhöhten Regelsätze für den ruhenden Verkehr übertreffen nun etliche Regelsätze des fließenden Verkehrs. Die Verhältnismäßigkeit könnte nicht mehr gegeben sein, wenn beispielsweise ein parkendes Fahrzeug im Falle eines Unfalls mit 100,00 € belegt werden soll, ein fahrendes Fahrzeug, das beim Abbiegen einen Radfahrer übersieht, jedoch nur mit 85,00 €. Durch die Änderung könnte ein deutliches Ungleichgewicht bei den Bußgeldhöhen entstehen. So zeigt auch der Vergleich der Regelsätze von Geschwindigkeitsverstößen und Parkverstößen, dass dort eine Anpassung sinnvoll erscheint. Es wird argumentiert, dass insbesondere die Einführung der neuen Tatbestände für Elektrokleinstfahrzeuge die Verhältnisse in der BKatV verschoben haben. Durch die jetzt geplanten Änderungen komme es zu einer weiteren Vertiefung des Ungleichgewichts.

Aus juristischer Sicht wird eine grundsätzliche Prüfung und Anpassung der BKatV unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit für dringend geboten gehalten. Die überschnelle Einführung dieser Novelle sollte daher überdacht werden.

Wirkungen der Anhebung in der Rechtsverfolgung:

Die Anhebung von Regelsätzen auf Beträge von über 55,00 Euro wird voraussichtlich dazu führen, dass bei den häufig vorkommenden Tatbeständen (z.B. Parken auf Geh-, oder Radwegen mit Behinderung oder länger als eine Stunde, zukünftiger Regelsatz: 70,00 Euro) anstelle eines Verwarnungsgeldes die Ahndung durch Bußgeldbescheid angezeigt ist. Für die Ahndung durch Bußgeldbescheid ist es generell erforderlich, die verantwortlichen Fahrzeugführer zu ermitteln, was jedoch im ruhenden Verkehr mangels für die Überführung geeigneter Beweismittel regelmäßig nicht gelingen wird. Die grundsätzliche Annahme, der Fahrzeughalter sei auch der Fahrzeugführer gewesen, ist rechtlich problematisch und wird sich im Zweifel nicht beweisen lassen.

Dies wird dazu führen, dass Verstöße nur erfolgreich geahndet werden können, wenn Fahrzeughalter bzw. verantwortliche Fahrzeugführer (ausnahmsweise) mitwirken. Die höheren Regelsätze werden jedoch tendenziell zur einer geringeren Mitwirkungsbereitschaft und zu einer häufigeren Einlegung von Rechtsmitteln führen. In der Regel werden solche Verfahren folglich einzustellen sein. In diesen Fällen können den Haltern ggf. gemäß § 25a StVG i.V.m. § 107 Abs. 2 OWiG die Kosten des Verfahrens auferlegt werden.

Für eine effektive Ahndungsfähigkeit der Parkverstöße ist dann jedoch der Gebührensatz des § 107 Abs. 2 OWiG zeitnah erheblich anzuheben. Die derzeitigen Kosten und Auslagen in

Höhe von 23,50 Euro werden voraussichtlich von einem hohen Anteil der Fahrzeughalter in Kauf genommen werden, wenn diese durch das Bestreiten der Fahrereigenschaft bzw. durch die Verweigerung einer Mitwirkung zukünftig höheren Verwarnungsgeldern (> 25,00 Euro) und Geldbußen von bis zu 100,00 Euro zzgl. Gebühren und Auslagen entgehen können. Es ist zu erwarten, dass Fahrzeughalter es dann lieber zum Kostenbescheid kommen lassen, als den Fahrzeugführer mitzuteilen.

Aus den o.g. Gründen birgt der vorgelegte Entwurf die Gefahr, dem angestrebten Ziel zuwider zu laufen und ausgerechnet die Ahndung derjenigen Parkverstöße mit den höchsten Regelsätzen erheblich zu erschweren.

Technische und Organisatorische Änderungen:

Neben den oben erläuterten Schwierigkeiten bei der Ahndung der Verstöße wird die Einführung von Bußgeldtatbeständen über 55,00 Euro auch technische und organisatorische Änderungen bei den Ordnungsbehörden erfordern. Diese benötigen zur Umsetzung einen angemessenen Vorlauf. Der Spielraum für Verwarnungsgelder bis 55 € wird immer noch nicht regelmäßig genutzt. Dabei sollte berücksichtigt werden, dass durch diese Änderungen zahlreiche Tatbestandsnummern überarbeitet oder neu formuliert werden müssen. Ebenso müssen den Verkehrsüberwachungen der Städte diese Änderungen auch für die Eingabegeräte zur Verfügung gestellt werden. Diese Schritte erfordern eine gewisse Vorlaufzeit, die bei dem Zeitpunkt der Einführung berücksichtigt werden sollte.

**Zu Ziffer 12 / zu lfd. Nr. 51a.2 und 51a.3 BKatV neu und
Zu Ziffer 15 / zu lfd. Nr. 52a.3 und 52a.4 BKatV neu**

Die Einführung von Tatbeständen mit Gefährdung und Sachbeschädigung wirft Frage zur Anwendbarkeit auf, da der Begriff der Gefährdung durch Urteil des BGH stark eingengt ist (NJW 95 3131). Im Falle eines Unfalls wird das Verhalten des sich bewegenden Verkehrsteilnehmers immer zu berücksichtigen sein, so dass in der Praxis die Anwendung fast ausgeschlossen scheint. Zudem stellt sich die Frage, warum nicht alle vorgesehenen Verstöße des Abschnitts Halten und Parken durch diese Tatbestände ergänzt werden.

Zu Ziffer 33 / zu lfd. Nr. 141 BKatV

Regelsätze und Gefährdung stehen hier u.E. nicht im Einklang. Das Parken auf Radwegen wird mit 55 € geahndet, das Befahren mit nur 15 €.

III. Weitere vordringliche Änderungen, die unmittelbar in die StVO-Novelle aufgenommen werden sollten

Folgende Punkte vermissen wir im jetzigen Referentenentwurf:

Erweiterung des Gebührenrahmens für Bewohnerparkausweise

Weiterer vordringlicher Änderungsbedarf in der Gebührenordnung
s. oben zu Art. 3 GeBOST Nr. 265 Bewohnerparken

Negativbeschilderung bei Zusatzzeichen Elektrokleinstfahrzeuge frei

s. oben zu Ziffer 12 zu 3 b) § 39 Absatz 7

Zeichen 283

Mit der Novellierung der StVO sollte eine Einführung eines Abstellverbots für Fahrräder auf Platzflächen erfolgen. In vielen deutschen Städten gibt es z.B. an den Bahnhöfen Probleme mit der Freihaltung von Flächen. Daher sollte dies beim VZ 283 für Fahrräder auch außerhalb der Fahrbahn ausgeweitet werden.

Direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten

zu § 9 Abs. 2. StVO: Eine eindeutige Regelung zum Verhalten beim direkten Linksabbiegen aus benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen wird vermisst. Die heutige Formulierung lässt viel Interpretationsspielraum. Klärung, inwieweit benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen zum Zweck des direkten Linksabbiegens an Knotenpunkten mit und ohne LSA's verlassen werden dürfen und Prüfung wie ein sicheres direktes Linksabbiegen unterstützt werden kann.

Kombispur

Allgemeine Einführung der Möglichkeit zur Einrichtung von Kombispuren: Rechtsabbieger mit Radverkehrs- (und ggf. Bus-) Freigabe geradeaus; in Leipzig seit Jahrzehnten eingeführt, bewährt und unfallmäßig unauffällig.

Generelle Öffnung von Einbahnstraßen

Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen sollten grundsätzlich für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden, allerdings sollte diese Freigabe nicht allgemein in der StVO erfolgen, sondern gemäß VwV-StVO durch Verkehrszeichen regelhaft angeordnet werden, da die Straßenverkehrsbehörde im Bedarfsfall von dieser Regel abweichen können muss (namentlich wenn die örtlichen Verhältnisse keinen seitlichen Abstand von 1,5 m gegenüber dem Radverkehr zulassen) und da die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Richtungen zudem gerade in Grund- und Mittelzentren bislang zu wenig bekannt ist.

Zusatzzeichen 1012--32

Eine Streichung des ZZ 1012-32 StVO „Radfahrer absteigen“ wird nicht befürwortet. An gewissen Stellen hat sich dieses Zeichen als Instrument der Unfallkommission, gerade zur Vermeidung von Radfahrunfällen, bewährt und es sollte weiter möglich sein, dies präventiv im Sinne der Radfahrer zu nutzen.

Zusatzzeichen 1022-10

Vielfach ist nicht bekannt, dass auf Gehwegen mit dem Zusatzzeichen “Radfahrer frei“ Schrittgeschwindigkeit und ein besonderes Rücksichtnahmegebot gegenüber Fußgängern gilt. Wenn nötig, muss der Radfahrer sogar absteigen. Insofern würde sich eine deutliche Fassung des Zusatzzeichens 1022-10 anbieten.

Dauerparkende Anhänger und Wohnwagen:

Anhänger dürfen maximal 2 Wochen an einer Stelle stehen, dann müssen sie bestimmungsgemäß genutzt werden. Anschließend dürfen sie wieder an der gleichen Stelle geparkt werden. Die Überwachung dieser Regelung verursacht einen relativ hohen Aufwand für ein Bußgeld von 20 Euro. Denn zunächst einmal müssen vor Ort die Ventilstellungen der Anhänger dokumentiert werden. Nach gut zwei Wochen wird erneut kontrolliert, ob sich diese verändert haben. Nur wenn sich beide Räder nicht bewegt haben, wird ein Verfahren eingeleitet. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Anhänger dann weggefahren wird. Denn eine Erhöhung des Verwarnungsgeldes für Anhängerparken länger als vier oder sechs Wochen sieht der bundeseinheitliche Tatbestandskatalog bisher nicht vor. Deshalb ist es für Eigentümer von Wohnwagen wirtschaftlich sinnvoll, den Anhänger auf der öffentlichen Verkehrsfläche überwintern zu lassen. Das einmalige Verwarnungsgeld für den gesamten Winter ist zumindest im Ballungsraum niedriger als eine Monatsmiete für einen legalen Stell-

platz auf einem Privatgrundstück. Deshalb regen wir an, zumindest dieses Fehlverhalten durch eine Anpassung der Bußgeldhöhe unattraktiv zu machen.

IV. Weitergehender Änderungsbedarf

Wir begrüßen die Ankündigung des BMVI über die angestoßene Novelle hinaus, Änderungen und Flexibilisierungen der StVO für nachhaltigen Verkehr und moderne Mobilität zu erörtern.

Wir haben daher neben Forderungen, Hinweisen und Anmerkungen zu Vorschlägen, die Bestandteil des Verordnungsentwurfes sind oder dringend nachgebessert werden sollten, auch weitere Aspekte aufgelistet, deren Umsetzung in der kommunalen Praxis hilfreich wäre und für die im Rahmen der Klimaschutzdebatte grundsätzlich gute Möglichkeiten sehen, sie fördernd einzusetzen. Dabei sind im Folgenden auch Anregungen einzelner Mitglieder unkonsolidiert aufgeführt, bei denen noch Abstimmungs- oder Untersuchungsbedarf besteht, und die folglich erst bei einer späteren Novelle oder in einem anderen Rechtsrahmen diskutiert, aufgegriffen und weiterverfolgt werden können.

Dazu zählen insbesondere:

Kennzeichnung nicht benutzungspflichtige Radverkehrsführungen

In der StVO fehlt die Ergänzung der seit 2013 faktisch fehlenden Betriebsform „nicht-benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg“. Es wäre daher wünschenswert ein weiteres Verkehrszeichen für nicht benutzungspflichtige Radwege zu etablieren. Prüfung, wie nicht benutzungspflichtige Radverkehrsführungen durch entsprechende Beschilderungen oder Piktogramme bundeseinheitlich gekennzeichnet werden können.

Diese Punkte wurden in der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Radverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz angesprochen. Eine solche Kennzeichnung besteht heute bereits in Österreich als quadratische Schilder in Anlehnung an die bestehenden Vz 237, 240, 241.

Im Detail:

Die derzeitige Regelung

- Markierung in Form von Piktogrammen (rechtsfahrend)
- alleinstehendes Zusatzzeichen in Gegenrichtung (linksfahrend)

sorgt in der Praxis teils für Orientierungslosigkeit bei Radfahrenden, da die Markierungen insbesondere aus der Entfernung und bei Beschmutzungen des Radweges (z.B. Laub) nicht zu erkennen sind. Des Weiteren erfordern die Markierungen einen vermeidbaren hohen Unterhaltungs- und damit Kostenaufwand. Außerdem sind Umsetzungen nur in wenigen Monaten des Jahres möglich (Markierungssaison).

Deshalb wäre es gut (mindestens) das z.Z. nur für den linksfahrenden Radverkehr zulässige alleinstehende Zusatzzeichen — in Ergänzung der Piktogramme — auch für rechtsfahrenden Radverkehr zulassen.

Zusatzzeichen 1022-10

Vielfach ist nicht bekannt, dass auf Gehwegen mit dem Zusatzzeichen “Radfahrer frei“ Schrittgeschwindigkeit und ein besonderes Rücksichtnahmegebot gegenüber Fußgängern gilt. Wenn nötig, muss der Radfahrer sogar absteigen. Insofern würde sich eine deutliche Fassung des Zusatzzeichens 1022-10 anbieten.

Zusatzzeichen 1024

Zur Freigabe von Fahrradstraßen für Kraftfahrzeuge fehlt ein passendes Zusatzzeichen. Die Kombination von Zeichen 1024-10 zusammen mit Zeichen 1022-12 schließt LKW aus. Ab-

hilfe würde ein Zusatzzeichen analog zu Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) schaffen. Die Reduzierung auf ein Zusatzzeichen wäre ebenfalls von Vorteil.

LkW-Parken in Wohngebieten

Verbot des Dauerparkens in Wohngebieten auch für Fahrzeuge > 3,5 t.

Harmonisierung der Geschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen

Anstatt Hürden der Umsetzung zur Förderung des Radverkehrs weiter zu erhöhen, plädieren wir für klare und einfach umzusetzende Regelungen etwa um die bestehenden Geschwindigkeitsreduktionen aus Gründen der Verkehrssicherheit (Schulen, Krankenhäuser, etc.), des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung zu harmonisieren. Davon profitieren alle Verkehrsteilnehmer auch die Radfahrer und Fußgänger. Die Straßenverkehrsbehörden sollen die Möglichkeit erhalten, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf für den Radverkehr wichtigen Verbindungen zu vermindern, vgl. Bericht der Ad-hoc AG Radverkehrspolitik der VMK Punkt 4 und Punkt 5.

§ 45 Abs. 9 StVO

Ein grundsätzlicher Mangel des zum § 45 Abs. 9 StVO ist weiterhin, dass die Erleichterung der Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs (nicht nur Tempo 30) zum Schutz vor Lärm und Abgasen. Ergänzt werden sollte ausdrücklich auch die Korrelation von § 45 StVO mit der Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung. Mit Entfall des Abs. 9 des § 45 StVO wäre auch die Anordnung von Tempo 30 zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs leichter umsetzbar.

Im Beschluss der Verkehrsministerkonferenz aus April 2019 war unter Punkt 4 vorgesehen, dass den Straßenverkehrsbehörden die verwaltungsrechtliche Grundlage zur Anordnung von linienhaftem Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen zur Sicherung des Radverkehrs ermöglicht wird. Dies ist bislang nur schwierig möglich, da grundsätzlich eine Unfallhäufung zur Anordnung nachgewiesen werden muss (RN 1, zu Z. 274, VwV-StVO). Die ERA hingegen empfiehlt ausdrücklich die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Sicherung des Radverkehrs im Mischverkehr. Auch zur Freigabe von Hauptverkehrsstraßen in Einbahnrichtung ist eine Herabsetzung der Anordnungsschwelle wünschenswert.

Tempo 30 auf Nebenstraßen

Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit mit Ausnahme von Tempo 50 auf Hauptverkehrsstraßen. Damit könnte die Verkehrssicherheit gesteigert, der Verkehr insgesamt für alle Verkehrsteilnehmer übersichtlicher und gerade der Radverkehr gefördert werden.

Beschleunigte Einführung Abbiege-Assistent

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Städten ist der Abbiege-Assistent bei Lkw unerlässlich – allein die Anordnung der Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Lkw genügt keinesfalls.

Fußgängerfreundliche Regelungen.

Es fehlt weiterhin eine fußgängerfreundliche Regelung, die parallel zur Vorfahrtstraße querende Fußgänger (analog zu den Kfz und Fahrrädern in Vorfahrtrichtung) nicht nur gegenüber den Abbiegern, sondern auch gegenüber den Einbiegern aus der vorfahrtrechtlich untergeordneten Straße bevorrechtigt.

Prinzip der Begleitung ausdehnen

Die Erlaubnis, begleitete Kinder unter 8 Jahren auch auf Radwegen fahren zu lassen, sollte auf die übrigen Radverkehrsführungen ausgedehnt werden, insbesondere auf Fahrradstraßen, Fahrradzonen, Radschnellwege und gemeinsame Geh- und Radwege.

Leichtigkeit des Verkehrs gilt für alle

Für die Planungs- und Rechtssicherheit wird ein klarstellender Hinweis (in den neu zu fassen- den Verwaltungsvorschriften zur StVO) für hilfreich erachtet, dass sich der Begriff der „Leichtigkeit des Verkehrs“ auf alle Verkehrsarten und nicht nur den Kfz-Verkehr bezieht. Wünschenswert wäre zudem eine Hilfestellung für Anordnungs- und Entscheidungsträger, welchen Verkehrsarten bei Flächenkonkurrenzen in der Abwägung Vorrang einzuräumen ist. (Etwa im Hinblick auf die Verwirklichung von Klimazielen).

Zügige Anpassung des technischen Regelwerks

Änderungen in der StVO bedingen eine gleichzeitige Anpassung des Technischen Regel- werks. Dies muss gewährleistet sein.

Bsp.: Änderung StVO 2017: Erwachsene Begleitpersonen von radfahrenden Kindern werden auf dem Gehweg zugelassen. Im Ergebnis bedeutet dies: jeder Gehweg ist auch ein Radweg. Bis heute hat dies keinen Eingang in die Regelwerke gefunden, so dass z.B. Lichtraumprofile in diversen Regelwerken (RSA, HAV, etc.) nicht angepasst sind.

Vermietung von Elektrokleinstfahrzeugen

Der Verleih von Elektrokleinstfahrzeugen (und/oder Mieträdern) muss als sondernutzungs- pflichtig definiert werden (FStrG, StBerG, StBerG der Länder). Nur so haben die Kommunen die Möglichkeit neue Verkehrsmittel, wie beispielsweise Elektro-Tretroller und Mieträder, zu einer nachhaltigen und für andere Verkehrsteilnehmer verträglicheren Form der Mobilität zu entwickeln und zu regulieren.

Handyverstöße Elektrokleinstfahrzeuge

Wir möchten anmerken, dass bei Einführung der eKFV die Handynutzung nicht be- rücksichtigt wurde. Handy-Verstöße bei Benutzung von Elektrokleinstfahrzeugen wurden bislang nicht geregelt. Hier scheint eine Anpassung nach den Erfahrungen der ersten Monate dringend geboten und sollte in diese Novelle einfließen.

Logistik

Option zur Beschilderung einer "Lieferzone" für Lieferfahrzeuge die einer entsprechenden Norm entsprechen (ähnlich Umweltzone)

Gemeint ist ein Schild oder eine Schilderkombination, die eine Lieferzone für "echtes" (ge- werbliches) Liefern ausweist und damit den (Kurz-)Parker zurückweist und dieser dann auch leichter zu beanstanden wäre.

Einführung einer Beschilderung und Markierung eines „Liefer- und „Ladebereiches“
Erhöhung des Tatbestandes „Illegales Parken in Liefer- und Ladebereich“

Abstimmung über farbliche Markierungen

Einführung von bestimmten farblichen Markierungen auch auf öffentlichen Flächen) (z.B. blau, rot und grün) um beschilderte Bereiche zu verdeutlichen/zu unterstützen (z.B. E-Laden, Parkbereiche, Parkverbotszonen etc.).

Integration von Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen

Anders als Fußgängerzonen (VZ 242) oder verkehrsberuhigte Bereiche (VZ 325) dürfen Fahr- radstraßen nicht angeordnet werden, ohne vorher die Tempo-30-Zone aufzuheben (RN 3, zu Z. 274, VwV-StVO). Dies gestaltet sich in der Praxis aufwendig und führt zu einem hohen

Beschilderungsaufwand, welcher für die VT nicht mehr nachvollziehbar ist. Auch dies war Thema auf der Verkehrsministerkonferenz.

Radwegbenutzungspflicht und ÖPNV

Aus Gründen der Funktionsfähigkeit und Beschleunigung des ÖPNV sollte bei regelkonformen Radverkehrsanlagen auch eine Benutzungspflicht ohne akute Gefahrenlage möglich sein.

Ausdehnung der Halterhaftung nach § 25a StVG

Eine Steigerung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs ist mit den derzeit zur Verfügung stehenden Instrumenten nicht ausreichend gewährleistet. Dazu wäre die Einführung einer umfassenden Halterhaftung, wie Sie in zahlreichen europäischen Staaten zur Anwendung kommt, erforderlich.

50%-Regelungen bei den Bewohnerparkzonen lockern

Ebenfalls wird vorgeschlagen, die tagsüber einzuhaltende 50%-Regelungen bei den Bewohnerparkzonen für Besucherstellplätze zu lockern bzw. vorhandene öffentliche Parkhäuser mit einzubeziehen. Dann könnte man das Straßenrandparken verstärker noch den Bewohnern zuweisen und gleichzeitig macht es ja keinen Sinn, wenn es in einem Quartier ein großes Angebot an öffentlich nutzbaren Parkplätzen in einer Garage gibt, diese dann in einer solchen Bilanz weiterhin unberücksichtigt zu lassen.

Beschilderung von besonderen Radvorrangrouten

z.B. sog. Pendlerradrouen mit höherem Standard als übliche Radwege, die aber den hohen Standard von Radschnellwegen nicht erreichen. In Kommunen abseits der großen Ballungsräume sind die Einsatzkriterien und Standards der Radschnellwege häufig nicht erreichbar. Dennoch besteht die konkrete Absicht und auch Notwendigkeit im Rahmen der Verkehrswende besondere Routen auszuweisen, besonders auszustatten und weitgehend zu bevorzugen. Hierzu sollte geprüft werden, ob das neu einzuführende Radschnellwege-Schild auch für wentsprechende Länderstandards anwendbar sind. Gerade im ländlichen Raum könnte diese Maßnahme zur Schließung von Radnetzlücken und zur Steigerung der Sicherheit von Radfahrern beitragen.

Schutzstreifen in Einbahnstraßen

Schutzstreifen zu beiden Seiten in beide Richtungen auch in Einbahnstraßen (Kernfahrbahnbreite 3,50 m). Dies ist in den offiziellen Regelwerken (ERA) nicht vorgesehen. In den Niederlanden gibt es diese Radführung.

Schutzstreifen in Tempo-30-Zonen

Die Möglichkeit der Markierung von Schutzstreifen auch in Tempo-30-Zonen wird im Einzelfall für sinnvoll gesehen. Dies gilt insbesondere dort, wo die Fahrbahnbreite nicht eindeutig dem Zonencharakter entspricht.

Mautausweichverkehr

Hier ist die Einführung von Humanfaktoren o.ä. wünschenswert, um ein Abwandern von Autobahnringen/Umgehungsstraßen auf Stadtstraßen über entsprechend deutlich höhere Trassenpreise zu unterbinden. Dies wäre ggf. auch eine alternative zur City-Maut.

V. Schlussbemerkung

Wir bitten um Berücksichtigung der unter II. und III. genannten Forderungen, Hinweise und Anregungen in vorliegenden StVO-Novelle. Wir freuen uns darüber hinaus im Rahmen eines Bündnisses für moderne Mobilität den weiteren Änderungsbedarf im Sinne einer zukunftsgerichten und nachhaltigen Mobilität mit Bund und Ländern weiter vorzutreiben und sehen die Aufzählung unter IV. als einen ersten Vorschlag zur Diskussion.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

