

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC e. V. bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr für eine Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) und nimmt wie folgt Stellung:

Übergeordnete Anmerkungen

Der ADAC begrüßt, dass die durch die im Oktober 2024 in Kraft getretene StVO-Novelle erforderlich gewordene Umsetzung in den VwV-StVO nun vorgelegt wird, so dass bei der konkreten Anwendung der Neuerungen durch die Kommunen eine einheitliche Handhabung in der Praxis ermöglicht wird.

Teilweise sieht der ADAC jedoch die Gefahr, dass die Handlungsspielräume der Kommunen so offen formuliert sind, dass deren abschließende Interpretation letztendlich wie in der Vergangenheit den Gerichten vorbehalten bleibt.

Daher möchten wir als ADAC e.V. folgende Punkte zum Referentenentwurf im Einzelnen anmerken:

1) Artikel 1 Nr. 1 b) Rn. 12 - "Zu Zeichen § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge" - Schutzstreifen für Radfahrer

Unter dem Aspekt aktueller verkehrswissenschaftlicher Erkenntnisse ist es nicht nachvollziehbar, warum der frühere Hinweis auf die Notwendigkeit einer nur geringen Mitbenutzung von Schutzstreifen für Radfahrende durch den Pkw-Verkehr entfallen ist. Der ADAC sieht die Gefahr, dass die Mitbenutzung von allen Verkehrsteilnehmenden als Regelfall und nicht als Ausnahmefall verstanden wird.

2) Artikel 1 Nr. 15 - "Zu Zeichen 244.1 und 244.2" - Anordnung von Fahrradstraßen

Die Anordnung von Fahrradstraßen wird durch den Verweis auf die VwV § 45 Absatz 1 bis 1e in Nr. 37 VwV-StVO n. F. im Hinblick auf die Bereitstellung angemessener Flächen für den Radverkehr im Sinne von § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO erleichtert. Da dort allerdings lediglich gefordert wird, dass die Bereitstellung auf einem verkehrsplanerischen Gesamtkonzept beruhen sollte, könnte die Gefahr bestehen, dass die Anordnung auch ohne ein solches Gesamtkonzept erfolgt.

Eine Klarstellung, dass die Freigabe von Fahrradstraßen im Regelfall nur für Anlieger erfolgen darf, kann zu einer bundeseinheitlichen Handhabung führen.

Nach den Zeichen 244.1 und 244.2 (Fahrradstraße) sollten konsequenterweise die selben Vorgaben bei 244.3 und 244.4 (Fahrradzone) getroffen werden. Zumindest kann nicht nachvollzogen werden, weshalb dies nicht der Fall ist. Daher dürfte es sich um ein redaktionelles Versehen handeln.

3) Artikel 1 Nr. 16 Rn. 3 II 1 - "Zu Zeichen 245 Bussonderfahrstreifen"

Die Regelung, dass die Anordnung von Bussonderfahrstreifen auch auf kurzen Straßenabschnitten gerechtfertigt sein soll, dürfte im Regelfall nicht nachvollziehbar sein. Der Verzicht auf den Hinweis auf ein ausgewogenes Verhältnis im Verkehrsablauf zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr unter Berücksichtigung der beförderten Personenzahl könnte dazu führen, dass der Individualverkehr unangemessen benachteiligt wird. Die Ermöglichung von Sonderfahrstreifen ohne Festlegung einer Mindestzahl an Bussen pro Spitzenstunde (z.B. 10 oder 15 statt der bislang üblichen 20) eröffnet Kommunen die Möglichkeit, den Individual-Verkehr aus sachfremden Gründen zu behindern.

4) Artikel 1 Nr. 19 b) 13 XI - "Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit" - Tempo 30 an hochfrequentierten Schulwegen

Es fehlt eine einheitliche Definition, wie ein hochfrequentierter Schulweg von einem Nebenschulweg unterschieden werden soll. Viele Städte differenzieren nicht zwischen Haupt- und Nebenschulweg, mit der Folge, dass dann dort alle Schulwege Hauptschulwege sein könnten.

5) Artikel 1 Nr. 37 a) bb) VII. 14 b 2. - "Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen" - Neues Anordnungsziel Gesundheitsschutz

Neu ist, dass Maßnahmen zur Erfüllung des Gesundheitsschutzes nicht nur zu Gunsten der Wohnbevölkerung angeordnet werden können, sondern auch zur Förderung des Zufußgehens und des Radfahrens. Die geltenden Grenzwerte für Lärm und Emissionen sind auf die Wohnbevölkerung ausgerichtet und berücksichtigen somit die Auswirkung einer dauerhaften Belastung auf die Gesundheit. Inwieweit auch eine temporäre davon abweichende Exposition vor Ort mit den geltenden Grenzwerten vergleichbar ist, ist dann im Einzelfall zu prüfen. Bei der Abwägung von Maßnahmen mit

unterschiedlicher Zielausrichtung ist der Einfluss auf die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs mit einzuschließen.

6) Artikel 1 Nr. 37 a) bb) VII. 14 d 4. "Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen" - Maßnahmen ohne verkehrsplanerisches Gesamtkonzept

Dass im Einzelfall auch ohne verkehrsplanerisches Gesamtkonzept Maßnahmen im Sinne von § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO (Bussonderfahrstreifen und Bereitstellung angemessener Flächen für den Fahrrad- und Fußverkehr) ohne gutachterlichen Nachweis durchgeführt werden können, birgt aus Sicht des ADAC die Gefahr, dass solche Maßnahmen nicht im erforderlichen Maße abgewogen werden.

ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin
E-Mail: buero-berlin@adac.de