

[REDACTED]

Von: Ref-StV12
Gesendet: Montag, 13. Januar 2025 15:57
An: [REDACTED]
Betreff: WG: Verbändeanhörung - Frist 13.01. - Änderung der VwV-StVO (Folgeänderungen StVO-Novelle 2024)
Anlagen: FGSV AK 1-2-11 Stellungnahme VwV-StVO.pdf; FGSV AA 2-4 Stellungnahme VwV-StVO.pdf; FGSV AA 2-14 Stellungnahme VwV-StVO.pdf; FGSV AA 3-11 Stellungnahme VwV StVO.pdf

Lieber [REDACTED],

unten stehende E-Mail übersende ich dir zwV.

Viele Grüße

[REDACTED]

Von: [REDACTED] <[REDACTED]@fgsv.de>
Gesendet: Montag, 13. Januar 2025 15:54
An: Ref-StV12 <Ref-StV12@bmdv.bund.de>
Betreff: AW: Verbändeanhörung - Frist 13.01. - Änderung der VwV-StVO (Folgeänderungen StVO-Novelle 2024)

ACHTUNG: Diese E-Mail stammt von einem externen Absender. Vergewissern Sie sich, dass Absender, Anlage, Verlinkung vertrauenswürdig sind.

Sehr geehrter [REDACTED],

Wir bedanken uns für die Möglichkeit einer Stellungnahme.

Hier kommen nun fristgerecht vier Stellungnahmen zum Referentenentwurf für eine Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) aus dem Kreis unserer Gremien der FGSV. Personenbezogene Daten wurden entfernt. Die unterschiedliche Gestaltung der Pdf-Dateien, die der kurzen Zeit geschuldet ist, bitte ich zu entschuldigen.

Es handelt sich um die Gremien:

1. AK (Arbeitskreis) 1.2.11 Parkraummanagement
2. AA (Arbeitsausschuss) 2.4 Anlagen des öffentlichen Verkehrs
3. AA 2.14 Fußverkehr
4. AA 3.11 Straßenbetriebsdienst

Der AA 3.5 „Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen“ schreibt zusätzlich per E-Mail:

Der AA hat folgende Ergänzungswünsche für den VzKat:

Beim Zeichen 600 müssten folgende Schranken zusätzlich vorgesehen werden für die Arbeitsstellen:

- 100 x 2000 mm
- 100 x 2400 mm

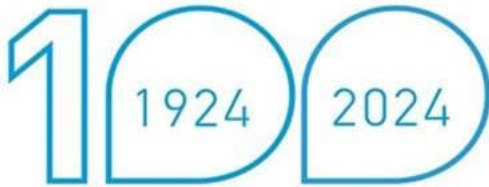
Als Blindentastleiste für Absperrschrankengitter:

- 250 x 800 mm für Absperrschrankengitter

Mit freundlichen Grüßen

i. A.

Leitung Bereich Verkehrswesen
Tel.: +49 221 / 9 35 83-



100 Jahre Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

Zukunft sichern – Kompetenzen im Straßen- und Verkehrswesen bündeln: Ihre FGSV

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) |
An Lyskirchen 14 | 50676 Köln
Amtsgericht Köln, Vereinsregister-Nr.: 4295 | Vorsitzender des Vorstands: Dr.-Ing. Stefan Klotz

Von: Ref-StV12 <Ref-StV12@bmdv.bund.de>

Gesendet: Freitag, 3. Januar 2025 15:42

An: Ref-StV12 <Ref-StV12@bmdv.bund.de>

Cc: [Redacted]
Betreff: Verbändeanhörung - Frist 13.01. - Änderung der VwV-StVO (Folgeänderungen StVO-Novelle 2024)

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Anlage erhalten Sie den Referentenentwurf für eine Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Wesentlicher Inhalt sind die erforderlichen Folgeänderungen in der VwV-StVO aufgrund der StVO-Novelle 2024 (57. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 02.10.2024, BGBl. 2024 I Nr. 299). Zudem erfolgen unter anderem kleinere Änderungen im Zusammenhang mit Verkehrszeichen sowie redaktionelle Anpassungen und Korrekturen. Der Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) wird fortgeschrieben. Im Zusammenhang mit Autohöfen werden Hürden für den Ausbau der Lkw-Ladeinfrastruktur beseitigt.

Sie haben die Möglichkeit, bis

Montag, 13. Januar 2025

dazu per E-Mail an ref-stv12@bmdv.bund.de Stellung zu nehmen.

Bitte geben Sie Ihre Stellungnahme frei von personenbezogenen Daten ab oder reichen eine Stellungnahme ein, in der etwaige personenbezogene Daten geschwärzt sind. Für den Fall gleichwohl enthaltener personenbezogener Daten, erbringen Sie bitte im Zuge der Übersendung der Stellungnahme einen Nachweis über eine erteilte Einwilligung der betroffenen Personen zur Veröffentlichung ihrer in der Stellungnahme enthaltenen personenbezogenen Daten. Sollten Sie der Veröffentlichung der Stellungnahme die erforderliche Einwilligung nicht beibringen bzw. widersprechen, wird im Rahmen der Veröffentlichung vermerkt, dass eine Stellungnahme Ihres Verbandes eingereicht und die Einwilligung zur Veröffentlichung nicht erteilt wurde.

Mit besten Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]
Referat StV 12

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Invalidenstraße 44

10115 Berlin

030 18-300-[REDACTED]

[REDACTED]@bmdv.bund.de

www.bmdv.bund.de

Rückmeldung des AK 1.2.11 zur derzeitigen Entwurfsfassung der VwV 2025 zur StVO

Wir begrüßen die neue Entwurfsfassung der VwV 2025 zur StVO. Ausdrücklich begrüßen wir die Einführung des Begriffs Parkraummangel anstelle von Parkdruck und die neue Fassung der Sätze 1 und 2 (29 und 29a). Neben kleineren, eher redaktionellen und begrifflichen Anpassungen haben wir im Wesentlichen lediglich einen Anpassungsvorschlag, der sich auf einen dann auch inhaltlichen Änderungswunsch bezieht:

In der VwV-StVO (neu) wird Parkraummangel definiert als Situation, *„wenn die vorhandenen Parkmöglichkeiten auf den öffentlichen Straßen in einem Gebiet im Durchschnitt zu mehr als 80 Prozent ausgelastet sind.“* Die Unterlegung des Begriffs Parkraummangel mit konkreten Zahlenwerten ist aus unserer Sicht problematisch, weil es der Vielfalt der realen Verhältnisse nicht angemessen gerecht wird. Zudem lässt ihr Bezug (durchschnittliche Auslastung der Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen, ggf. differenziert nach Wochentagen und Tageszeiten) zu viele Interpretationsspielräume für eine fehlerfreie Anwendung des Werts. Stattdessen bedarf es eines differenzierteren Verfahrens zur Ermittlung und Beurteilung der Parkraumnachfrage und zur Detektion von Parkraummangel, wie es aktuell von der FGSV entwickelt wird.

Um auch die Regelungstiefe einzelner Regelungen in der VwV-StVO auf das tatsächlich Notwendige zu reduzieren, schlagen wir eine Kürzung der Nr.29 vor. Ziel sollte sein, das StVO und VwV-StVO keine Zahlen nennen, sondern dass das Technische Regelwerk der FGSV für solche Einschätzungen herangezogen wird, welches den jeweils aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik darstellt. Unser neuer Formulierungsvorschlag für den Satz 1 (29) lautet damit wie folgt:

„29 (1). Bewohnerparkvorrechte können aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Straßenverkehrs angeordnet werden in städtischen Quartieren, in denen ein erheblicher Parkraummangel besteht oder droht. Hierzu kann auch beitragen, wenn in den nächsten Jahren damit zu rechnen ist. Hinsichtlich der Erfassung und Beurteilung eines bestehenden oder eines aufgrund konkreter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen (z.B. Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen in angrenzenden Gebieten, absehbare Bauvorhaben, Reduktion von Parkmöglichkeiten) zu erwartenden Parkraum Mangels wird auf die einschlägigen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) verwiesen.“

Sollte an der jetzigen Fassung des Satz 29 (1) festgehalten werden, so bitten wir um eine sprachlich korrigierte Fassung, in der *„konkretisierter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen“* in *„konkreter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen“* und am Ende *„absehbare Bauvorhaben“* durch *„absehbarer Bauvorhaben“* ersetzt werden.

Im Satz 29 a (2) wird formuliert, dass Bewohnerparkvorrechte *„auf einem Parkraumkonzept beruhen [müssen], aus dem sich die verfolgten städtebaulichen Ziele oder zu vermeidenden schädlichen Umweltauswirkungen ergeben“*. Diese Formulierung ist missverständlich, da sich ein Konzept stets aus Zielen ableitet und es hier zu einem Zirkelbezug kommt. Angedacht und sinnvoll erscheint es jedoch, dass die Ziele im Konzept benannt sein müssen, um überhaupt die Abwägungsentscheidung gemäß Satz 30 (3) zu ermöglichen. Wir schlagen daher die Anpassung des Halbsatzes vor, sodass sich der Satz 29a (2) wie folgt ergibt:

„ 29a (2). Werden Bewohnerparkvorrechte zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet, müssen sie auf einem Parkraumkonzept beruhen, das die verfolgten städtebaulichen Ziele oder zu vermeidenden schädlichen Umweltauswirkungen benennt und das sich auf das oder die jeweiligen Quartiere bezieht. Auf das Vorliegen einer Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere auf den Nachweis eines Parkraum Mangels, kommt

es dann nicht an. Die Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs sind im Rahmen einer Abwägungsentscheidung der Straßenverkehrsbehörde zu berücksichtigen, soweit nicht bereits im Parkraumkonzept eine planerische Abwägung dazu erfolgt ist.“

Im Satz 31. (4) findet sich weiterhin die Verwendung des Begriffs Parkdruck, welcher nicht zuletzt aufgrund des Bezugs auf den Satz (1) durch den Begriff „Parkraumangel“ ersetzt werden sollte.

In Satz 32 (5) befindet sich ein Bezug auf Nummer 3. Aufgrund der Neufassung muss der Verweis auf Nummer (4) erfolgen, da sich die Nummerierung aufgrund der Einführung 29a (2) verändert hat.

In Satz 32 (5) wird zudem auf ein kommunales Stellplatzkonzept verwiesen. Unter Berücksichtigung des neuen Satz (2) (29a) wäre es inhaltlich schlüssig, hier auf ein kommunales Parkraumkonzept zu verweisen.

Der § 46 StVO 2024 „Ausnahmegenehmigungen, Erlaubnisse und Bewohnerparkausweise“ gibt den zuständigen Behörden die Möglichkeit zum digitalen Ausstellen von Bewohnerparkausweisen und Ausnahmegenehmigungen. Hierzu heißt es:

- *„(3) Bei der Erteilung von Parkausweisen für Bewohner kann die zuständige Behörde bestimmen, dass die Parkausweise nicht in den Fahrzeugen ausgelegt oder angebracht werden müssen.“*
- *„(5) Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen nach dieser Vorschrift, die als Parkausweise ausgegeben werden, können vollständig durch automatische Einrichtungen erteilt werden, sofern kein Anlass besteht, den Einzelfall durch Amtsträger zu bearbeiten.“*

In der Begründung (nicht aber in der StVO selbst) wurde die Möglichkeit erwähnt, dass dies nur mit Einwilligung der Antragssteller geschehen könne. Im Entwurf der VwV wird nun bereits auf eine digitale Kontrolle unter Einwilligung des Antragsstellers eingegangen:

„36 (9) Der Bewohnerparkausweis wird von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erteilt. Ein Bewohnerparkausweis kann auch erteilt werden, ohne ein im Fahrzeug auszulegendes oder anzubringendes Dokument auszustellen, wenn auf andere Weise eine effektive Kontrolle sichergestellt ist. Das kann etwa der Fall sein, wenn mit Einwilligung des Antragstellers eine Kontrolle anhand des Kennzeichens erfolgt (digitaler Bewohnerparkausweis).“

Dadurch entsteht der Eindruck, dass bei staatlichem Handeln eine Einwilligung zur Datenverarbeitung (hier im besonderen Fall der Kontrolle) erteilt werden müsste. Dies ist unserem Verständnis nach nicht der Fall, denn die DSGVO erlaubt die Datenverarbeitung in Artikel 6 Absatz Buchstabe e dann, wenn sie „für die Wahrnehmung einer Aufgabe erforderlich [ist], die im öffentlichen Interesse liegt oder in Ausübung öffentlicher Gewalt erfolgt, die dem Verantwortlichen übertragen wurde“.

Für eine digitale Kontrolle (gerade durch Scan-Fahrzeuge) bräuchte eine eigene Rechtsgrundlage. Diese wird auch in der DSGVO für Verarbeitungen gemäß Absatz 1 Buchstaben c und e gefordert, wurde aber bislang nicht geschaffen. Mit einer derartigen Rechtsgrundlage entfielen unserem Verständnis nach die Möglichkeit und Notwendigkeit zur Einwilligung.

In einem Mischsystem, in dem eine digitale Kontrolle ergänzend zu einer manuellen Kontrolle durchgeführt wird, erzeugt die Möglichkeit zur Einwilligung keinen Mehraufwand. In einem rein digitalen System, wie es im europäischen Ausland mit Hilfe von Scan-Fahrzeugen bereits etabliert ist, würde jedoch eine fehlende Einwilligung erheblichen Zusatzaufwand erzeugen,

da weiterhin alle Fahrzeuge ohne digitale Parkausweise manuell nachkontrolliert werden müssten. Das widerspricht dem Ziel der Bürokratieentlastungsverordnung, in deren Zuge die Regelung in § 46 geschaffen wurde. Wir sprechen uns daher für die Streichung des Passus „mit Einwilligung des Antragstellers“ aus.

Da in Satz 36 (9) die Formulierung genutzt wird, dass ein Bewohnerparkausweis „erteilt“ wird, schlagen wir vor, dieses Verb [anstelle von ausgegeben] ebenfalls für die Formulierung des Satz 35 (8) zu nutzen: *„Bewohnerparkausweise werden auf Antrag erteilt.“*

Das Freihalten von Ladebereichen hat entscheidenden Einfluss auf ihre Nutzbarkeit. In Gebieten mit hohem gewerblichen Lieferverkehr führt eine Belegung der Ladebereiche durch Privatpersonen dazu, dass der Lieferverkehr weiterhin gefährdet wird, etwa in 2. Reihe oder in Kreuzungsbereichen. Daher empfehlen wir, mit der Ausweisung der Ladebereiche nicht nur eine zeitliche Beschränkung der Nutzung von Ladebereichen zu verankern, sondern den zuständigen Behörden auch die Möglichkeit zu geben, per Zusatzzeichen den Nutzerkreis auf gewerblichen Lieferverkehr zu begrenzen. Wir schlagen dafür folgende „Kann-Bestimmung“ vor, die per Zusatzzeichen den Ladebereich auf rein gewerbliche Nutzung beschränken lässt.

„Zu Zeichen 230 Ladebereich

1 I. Die Anordnung des Zeichens ist insbesondere dort in Betracht zu ziehen, wo damit zu rechnen ist, dass zum Zweck des Be- oder Entladens (gewerblicher und privater Art einschließlich Kurier-, Express- und Paketdiensten) in zweiter Reihe oder auf Flächen des Fuß- oder Radverkehrs oder sonst in unzulässiger Weise gehalten oder geparkt wird.

2 II. Der Ladebereich kann durch Zusatzzeichen zeitlich oder auf eine rein gewerbliche Nutzung beschränkt werden.

3 III. Der Ladebereich kann markiert werden (z.B. durch die Grenzmarkierung, Zeichen 299).“

Stellungnahme des Arbeitsausschusses AA 2.4 „Anlagen des öffentlichen Verkehrs“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen“ (FGSV) zum Entwurf zur 12. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

Kurzfristig erarbeitete Anmerkungen aus dem Webmeeting des AA 2.4 vom 10. Januar 2025

Eine Förderung der Nahmobilität und der Stadtverträglichkeit ist von großer Bedeutung. Angesichts der bestehenden Siedlungsstrukturen und der wirtschaftlichen Verflechtungen ist eine rein distanzlose Nahmobilität jedoch nicht ohne Weiteres realisierbar. Daher bleibt ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz unverzichtbar, insbesondere in Bereichen, die auch die Linienwege des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschließen. Der ÖPNV ist eine barrierefreie und ressourcenschonende Mobilitätsalternative. Allerdings sind zahlreiche Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität und der Stadtverträglichkeit erkennbar zulasten des ÖPNV getroffen worden und wirken sich negativ auf eine politisch beabsichtigte Förderung des ÖPNV aus. Diese Entwicklungen geben Anlass zur kritischen Bewertung einzelner Textstellen, auch wenn der Grundtenor grundsätzlich begrüßt wird. In diesem Zusammenhang sind folgende Punkte hervorzuheben:

1) Freigabe von Bussonderfahrstreifen

Die Freigabe von Bussonderfahrstreifen für elektrisch betriebene Fahrzeuge, Carsharing-Fahrzeuge, mehrfach besetzte Pkw oder andere Mobilitätsformen wird von dem zuständigen Ausschuss AA 2.4 abgelehnt. Der wesentliche Nutzen von Bussonderfahrstreifen für den ÖPNV liegt in deren weitgehender Freihaltung von anderen Verkehrsarten. Der Satz „Die Funktionsfähigkeit der Sonderfahrstreifen hängt weitgehend von ihrer völligen Freihaltung vom Individualverkehr ab“ ist fachlich korrekt und sollte daher unverändert bestehen bleiben.

Vor einer Entscheidung über eine Freigabe für die genannten Mobilitätsformen ist sorgfältig abzuwägen, dass Nachzieheffekte und mangelnde Kontrollressourcen dazu führen könnten, dass Bussonderfahrstreifen – wie in anderen Ländern beobachtet – zunehmend unkontrolliert durch den Individualverkehr genutzt werden, dazu kommen ungeklärter Umgang mit BOStrab-Signalen und unsichere Ein- und Ausfahrten:

Vor einer Entscheidung über die Freigabe für eine der vorgenannten Mobilitätsformen ist in der Abwägung zu berücksichtigen, dass die Funktionsfähigkeit der Sonderfahrstreifen weitgehend von ihrer völligen Freihaltung vom Individualverkehr abhängt.

Sind für den ÖPNV (Anlage 4 BOStrab) besondere Lichtzeichen (§ 37 Absatz 2 Nummer 4 Satz 2, 2. Halbsatz) installiert oder sind diese bei Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens zur Leichtigkeit des ÖPNV vorgesehen, dürfen Krankenfahrzeuge, Fahrräder, Busse im Gelegenheitsverkehr oder elektrisch betriebene Fahrzeuge nicht zugelassen werden. Eine Kombination Bus- und Radverkehr ist bei einer ausreichenden Fahrstreifenbreite denkbar, wenn am signalisierten Knotenpunkt eine räumliche Trennung zwischen Rad- und Busverkehr und damit eine getrennte Signalisierung möglich ist.

2) Redaktioneller Hinweis

Die neue Regelung zur Freigabe von Mobilitätsformen (Punkt 16.16 IV) sollte aus Gründen der Übersichtlichkeit und Kohärenz als Ergänzung direkt unter Punkt 16.6 II 4./5. integriert werden. Für die Entscheidung über die Freigabe dieser Mobilitätsformen sollten nach unserer Auffassung analoge Regelungen zu den Lichtzeichen wie unter Punkt 16.6 II 4. und 5. gelten.

3) Lockerung der Kriterien für Fußgängerüberwege (FGÜ)

Die neuen Regelungen zur Anlage von Fußgängerüberwegen (FGÜ) schwächen die bisherigen Kriterien deutlich ab, was letztlich auch negative Auswirkungen auf die Beförderungsqualität des ÖPNV haben wird. Konkret werden zwei wesentliche Punkte der bisherigen Einsatzbereiche gestrichen:

- Die ausreichende Entfernung zwischen Fußgängerüberwegen wird nicht mehr explizit gefordert.
- Fußgängerüberwege sollen nur dann angelegt werden, wenn eine sichere Querung anderweitig nicht möglich ist, was jedoch an spezifische Voraussetzungen wie Kfz-Belastung und Fußgängeraufkommen geknüpft war.

Diese Lockerungen sind insbesondere im Hinblick auf Linienwege des ÖPNV kritisch zu bewerten. Fußgängerüberwege führen zu Zwangsstopps des Busverkehrs, sowohl bei tatsächlicher Querungsabsicht als auch präventiv durch die Sorgfaltspflicht gegenüber stehenden Fahrgästen sowie mitbeförderten Kinderwagen oder Rollstuhlfahrenden:

Bei Linienverkehr sollten Fußgängerüberwege in der Regel nur dann angelegt werden, wenn geeignete Alternativen, wie etwa Mittelinseln oder Fußgänger-Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Bevorzugung, entweder nicht realisierbar sind oder hinsichtlich ihrer Eignung hinter der Anlage eines Fußgängerüberwegs zurückbleiben.

Aufgrund der physikalisch bedingt längeren Bremswege von Straßenbahnen, die sich aus dem Rad-Schiene-System und ihrer erheblich höheren Masse ergeben, ist die Anlage eines Fußgängerüberwegs in der Nähe von Straßenbahngleisen grundsätzlich zu vermeiden:

Im Zuge von Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenem Bahnkörper dürfen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden. Fußgängerüberwege über Straßen mit Schienenbahnen auf eigenem Bahnkörper sollen an den Übergängen über den Gleisraum mit versetzten Absperrungen versehen werden (abgeschränkte Absperrung ist missverständlich). Weiteres ergibt sich aus der BOStrab.

4) Auswirkungen durch neue T30-Regelungen und FGÜ

Die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 im Bereich von Fußgängerüberwegen (FGÜ) sowie der Lückenschluss von Einzelbeschilderungen auf Streckenabschnitten von bis zu 500 Metern können ohne städtebauliche Konzepte etc. zu erheblichen Einschränkungen der Beförderungsqualität führen. Erste konkrete Planungen zeigen, dass durch die Kombination mehrerer FGÜ und Tempo-30-Anordnungen ganze Streckenzüge über die Kombination Fußgängerüberweg und Tempo 30 deutlich verlangsamt werden sollen. Diese Entwicklungen führen zu einer spürbaren Minderung der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV:

Die Anordnung von Tempo-30 in Kombination mit Fußgängerüberwegen (FGÜ) und dem Lückenschluss von Einzelbeschilderungen auf Streckenabschnitten bis 500 Meter ist insbesondere bei Buslinienverkehr als wiederkehrendes Muster zu vermeiden.

FGSV e.V. | Postfach 101342 | 50453 Köln

Arbeitsgruppe "Straßenentwurf"
Arbeitsausschuss "Fußverkehr"
2.14

Stellungnahme des Arbeitsausschuss Fußverkehr

zum

Entwurf „Zwölfte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“

vom 17.12.2024

Die geplanten Änderungen der VwV-StVO werden grundsätzlich begrüßt, insbesondere auch die Entbürokratisierung und die Beschränkung auf nur die tatsächlich notwendigen Regelungen.

Zum Thema **abknickende Vorfahrt und FGÜ** sehen wir allerdings noch Anpassungsbedarf.

„Zu § 26 Fußgängerüberwege“ heißt es unter II. Lage Punkt 3

„An Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt darf ein Fußgängerüberweg auf der bevorrechtigten Straße nicht angelegt werden.“

- Es ist keine Untersuchung bekannt, die diese Konstellation weder unter verkehrlichen noch Sicherheits-Aspekten untersucht hat. Auch in alten Untersuchungen (z.B. Biehl 1977, Steierwald / Schönharting 1982, Steierwald / Schönharting 1986) ist hierzu nichts zu finden. Früher stand in der VwV-StVO stattdessen „soll nicht angelegt werden“.¹ Dies wurde spätestens mit der Novellierung 1988 geändert (vgl. BR-Drs. 578/87).

¹ FGSV; Richtlinien für Anlagen des Fußgängerverkehrs. Köln 1972, S.35

- Allen Anschein nach wurde diese Formulierung dann immer wieder übernommen und nie wissenschaftlich untersucht und belegt.
- Es ist auch kein Grund ersichtlich, warum diese Konstellation (FGÜ + abknickende Vorfahrt) grundsätzlich ausgeschlossen werden soll. Vielmehr gibt es bestimmte Situationen, wo ein FGÜ angezeigt wäre, aber nach VwV-StVO nicht angelegt werden darf.
- Ganz unverständlich wird dieser Ausschluss dann, wenn in der StVO zum Zusatzzeichen „Verlauf der Vorfahrtstraße“ zu Zeichen 306 steht:
 1. *Wer ein Fahrzeug führt und dem Verlauf der abknickenden Vorfahrtstraße folgen will, muss dies rechtzeitig und deutlich ankündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen.*
 2. **Auf den Fußgängerverkehr ist besondere Rücksicht zu nehmen. Wenn nötig, muss gewartet werden.**
- Hierdurch besteht das Problem, dass der Fußverkehr zwar gegenüber abknickenden Fahrverkehr bevorrechtigt ist, gegenüber den anderen Fahrverkehren, auch auf der anderen Fahrbahnseite, eben nicht.
- Auch dürfte diese Regelung in der StVO wenig bekannt sein und mit bevorrechtigtem Fußverkehr an dieser Stelle wird in der Regel nicht gerechnet, so dass ein FGÜ zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen kann. Nach Milter (2003) steigt die Beachtungsquote der Wartepflicht vor querenden Fußgängern bei abbiegenden Kfz-Verkehr nach § 9 Abs. 3 StVO deutlich, wenn dort ein Fußgängerüberweg ist. Bei Rechtsabbiegenden von 63 % auf 93%, bei Linksabbiegenden von 38% auf 94%.
- Wenn dieser Satz nicht ganz gestrichen werden soll, sollte er zumindest folgende Formulierung erhalten: „An Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt **soll** ein Fußgängerüberweg auf der bevorrechtigten Straße nicht angelegt werden.“

Zeitpunkt und Zeitrahmen zur Bearbeitung der Stellungnahmen

Am Freitag, den 03.01.2025 wurde der Entwurf nachmittags an die Geschäftsstelle der FGSV per Email gesendet mit einer Frist zur Stellungnahme bis 13.10.2025. Dieser Zeitrahmen ist recht kurz und liegt in einigen Bundesländern sogar noch in den Schulferien.

Rückmeldung zu den Anmerkungen

Die Erarbeitung der Stellungnahmen ist mit erheblichem Aufwand verbunden. Schön wäre es, vom BMDV eine Rückmeldung zu bekommen, wie mit den einzelnen Anmerkungen umgegangen wird, insbesondere,

wenn den Anmerkungen nicht gefolgt wird. Hier wäre es, auch für die weitere fachliche Diskussion wichtig, die Gründe zu kennen.

Bei der Bearbeitung der Anmerkungen im Ministerium wird sicherlich eine Synopse mit den Anmerkungen und den Empfehlungen, wie damit umgegangen werden soll, erstellt.

Im Sinne von transparentem Verwaltungshandeln wäre es schön, diese Synopse zu bekommen.

██████████

Leiter Arbeitsausschuss Fußverkehr – AA 2.14

Kassel, 12. Januar 2025

(zur Veröffentlichung in dieser Form autorisiert)

Köln, 13.01.2025

**Stellungnahme des Arbeitsausschusses
"Straßenbetriebsdienst" der FGSV zur Referentenentwurf zur Änderung der Allgemeinen
Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)**

Zur lfd. Nr. 13 auf Seite 11 des Änderungs-Entwurfs

- Unter römisch III soll zum neuen VZ 230 (Ladebereich) ausgeführt werden, dass der Ladebereich z.B. durch Grenzmarkierung (VZ 299) markiert werden kann. Hierdurch würden sich das neue VZ 230 und das VZ 299 jedoch widersprechen. Das VZ 230 besagt nämlich nach Nr. 15.1 der Anlage 2 zur StVO, dass das Halten und Parken zum Be- und Entladen von Fahrzeugen zulässig ist. Gleichzeitig besagt das VZ 299 nach Nr. 73 der Anlage 2 zur StVO aber, dass innerhalb einer Grenzmarkierung für Halt- oder Parkverbote nicht gehalten oder geparkt werden darf.

Zur lfd. Nr. 15 auf Seite 11 des Änderungs-Entwurfs

- Unter römisch I ist Satz 2 fehlerhaft. Dieser lautet: „Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist.“ Das erste Komma muss durch ein „oder“ ersetzt werden.

Zur lfd. Nr. 18 auf Seite 15 des Änderungs-Entwurfs

- Gemäß Buchstabe b) soll die Angabe „daß“ durch „dass“ ersetzt werden. Die Anpassung ist grundsätzlich zu begrüßen. Jedoch enthält die aktuelle Fassung der VwV-StVO die Angabe „daß“ insgesamt 47 Mal. Es ist insofern nicht nachvollziehbar, aus welchem Grund die Anpassung an nur einer einzigen Stelle und nicht durchgängig vorgenommen werden soll.

Zur lfd. Nr. 19 auf Seite 16 des Änderungs-Entwurfs

- Unter Rz. 13 soll im letzten Absatz Folgendes ausgeführt werden: „Spielplätze sind öffentlich zugängliche Flächen nach den Vorgaben der Bauordnungen der Länder.“

Dieser Satz ist missverständlich bzw. kann falsch ausgelegt werden. Man könnte darunter auch verstehen, dass es sich bei allen nach den Vorgaben der Bauordnungen der Länder öffentlich zugänglichen Flächen (also auch andere Flächen als Spielplätze) um einen Spielplatz im Sinne der StVO handelt. Hier soll doch vermutlich zum Ausdruck gebracht werden, dass sich die Vorgabe nur auf öffentliche, nicht aber auf private Spielplätze bezieht. Der Satz wäre entsprechend anzupassen.

Zur lfd. Nr. 39 auf Seite 29/30 des Änderungs-Entwurfs

- Die Darstellung der Zeile des Zeichens 1002 widerspricht der Überschrift unter Doppelbuchst. aa). Entweder müsste sie entfallen oder in der Überschrift das „und“ durch ein „bis“ ersetzt werden.
- Unter Doppelbuchst. dd) ist der einleitende Satz „Die Zeilen der Zeichen 1007 und 1013 werden wie folgt gefasst:“ nicht zutreffend. Er muss lauten: „Die Zeile des Zeichens 1007 wird wie folgt gefasst:“ Die Regelungen zum Zeichen 1013 folgen unter Doppelbuchst. ee).
- Durch die vorgesehene Darstellung der Zeile zu Zeichen 1007 würden 18 wichtige Zusatzzeichen (von ZZ 1007-30 bis ZZ 1007-57) entfallen. Darunter beispielhaft die ZZ mit den Angaben „Ölspur“ (1007-30), „Baustellenausfahrt“ (1007-33), „Straßenschäden“ (1007-34) oder „Hochwasser“ (1007-51). Es muss u.E. unbedingt klargestellt werden, dass diese ZZ nicht entfallen.

Forschungsgesellschaft für
Straßen- und Verkehrswesen

