

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



14.01.2025

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

Wir danken für die Gelegenheit, Hinweise und Anmerkungen in das Verfahren zur Änderung der VwV-StVO einbringen zu dürfen. Die Kommunen warten nach der jüngsten Novelle von StVG und StVO auf die notwendigen Anwendungshinweise, um verkehrliche Maßnahmen vor Ort umzusetzen. Ein zeitnaher Abschluss des Verfahrens ist in unserem Interesse. Kritisch anmerken müssen wir zu Beginn die deutlich zu kurze Beteiligungsfrist. Sie macht die notwendige angemessene Berücksichtigung wichtiger Praxishinweise und ggf. offener Fragen seitens vieler Kommunen faktisch unmöglich.

Die jüngste StVO-Reform wird von den kommunalen Spitzenverbänden im Grundsatz begrüßt, blieb aber insbesondere bei der Thematik der Verbesserung kommunaler Handlungsmöglichkeiten bei verkehrlichen Maßnahmen deutlich hinter den Erwartungen und Forderungen der Städte, Kreise und Gemeinden zurück. Die Kommunen sind in vielen Punkten deutlich weiter und wären bereit, insgesamt mehr Verantwortung bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen im Sinne der kommunalen Selbstverwaltung und ausgewogener Abwägung unter Kenntnis der Situationen vor Ort zu übernehmen. Die Neufassung der VwV-StVO sollte die Spielräume, die die StVO zulässt, umfassend kommunalfreundlich nutzen und hinsichtlich der Anordnungsmöglichkeiten keine weiteren bürokratischen und aufwändigen Prüfverfahren einführen.

Der vorliegende Entwurf zur Änderung der VwV-StVO wird grundsätzlich zwar begrüßt, da er notwendige Hinweise zur Anwendung der neu geschaffenen Handlungsmöglichkeiten der StVO durch die Kommunen bietet. Allerdings weist der Entwurf in einigen Bereichen noch Defizite auf, so dass die notwendige Klarheit und Rechtssicherheit aus unserer Sicht noch nicht in allen Punkten gewährleistet wird.

Zu Art. 1, Nr. 1 (Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge)

Die Formulierungen „[...] nur, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert“ und „Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können“ aus der aktuellen Fassung der VwV-StVO sollen nach dem Entwurf komplett entfallen.

Der Wegfall dieser **Formulierungen zu Mitbenutzung und Begegnungsverkehr** wird von einem Teil der Kommunen im Sinne einer pragmatischen Radverkehrsplanung für sinnvoll erachtet, denn vielerorts sind aufgrund von Flächenkonflikten keine alternativen Radverkehrsführungen wie baulich getrennte Radwege oder Radfahrstreifen möglich. Es bedarf daher auch der flexiblen Möglichkeit, Schutzstreifen auf längeren Abschnitten einzusetzen und den vorhandenen Straßenraum so zu markieren, dass die gegenseitige Rücksichtnahme gestärkt und Sicherheitsabstände eingehalten werden. Geht man davon aus, dass der Schutzstreifen den für den Radverkehr notwendigen Raum markieren soll, ist die Möglichkeit schmaler Kernfahrbahnen (S. 37) ausdrücklich zu begrüßen. Sie ergibt Chancen für den Kfz- und Radverkehr. Die Schutzstreifen dürfen verbreitert werden, die Kernfahrbahn kann schmaler werden und das bisherige Maß von 4,5 bzw. 5,0 m unterschreiten. Der Radverkehr darf nach wie vor trotzdem nur überholt werden, wenn 1,50 m Abstand eingehalten werden können. Das würde bedeuten, dass der Kfz-Verkehr ansonsten hinter dem Radverkehr bleiben muss. Schutzstreifen könnten leichter angeordnet werden, weil bisher rechtlich hinderliche Argumente gegen den Schutzstreifen entfallen. Umsetzungen nach niederländischem Vorbild würden damit künftig auch in Deutschland ermöglicht. Das bietet die Chance, die Schutzstreifen wesentlich breiter als bisher möglich zu gestalten. Dadurch kann das Einhalten des ohnehin bereits vorgeschriebenen Überholabstandes zwischen Kfz und Fahrrad unterstützt werden.

Gleichzeitig gibt es sowohl aus dem Bereich der Straßenverkehrsbehörden wie der Verkehrsplanung in den Mitgliedskommunen aber auch deutliche Einwände und Bedenken gegen eine vollständige Streichung dieser bisherigen Anforderungen. Durch die Streichung würde die Anlage von Schutzstreifen nahezu immer möglich, sofern die Mindestbreite der Schutzstreifen eingehalten wird. Den Belangen des Kfz-Verkehrs würde dagegen weniger Rechnung getragen werden. Dies würde außerdem dazu führen, dass vermehrt Schutzstreifen geplant und angeordnet werden, die dann nicht nur ausnahmsweise, sondern regelhaft und über längere Strecken hinweg überfahren werden, unabhängig davon, ob Begegnungsverkehr besteht. Es besteht die Sorge, dass dadurch der Schutzstreifen als Schutzbereich insgesamt entwertet wird.

Die Vorschriften im Sinne Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 StVO zu Zeichen 340 Ziffer 2 („*Wer ein Fahrzeug führt, darf auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren, insbesondere um dem Gegenverkehr auszuweichen. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet werden*“) können diese Nachteile prognostisch allein nicht verhindern. Dies dürfte nicht im Sinne der Förderung des Radverkehrs und Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls durch die Trennung der Verkehrsarten sein und wäre insbesondere der Verkehrssicherheit sogar abträglich. Kritisch wird zudem angemerkt, dass unklar ist, auf welche neueren Forschungsergebnisse der Referentenentwurf insoweit verweist. Polizeiliche und straßenverkehrsbehördliche Erfahrungen vor Ort zeigen, dass Schutzstreifen, die einschließlich der Kernfahrbahn nicht den Regelmaßen entsprechen, dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Radfahrenden abträglich sind.

Die befürchteten nachteiligen Wirkungen der Änderung lassen sich ggf. dadurch vermeiden, dass die bisherigen Anforderungen nicht komplett entfallen, sondern lediglich modifiziert werden durch Änderung des letzten Halbsatzes: „... und nur, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nicht regelmäßig erfordert“.

Auch bezüglich des Begegnungsverkehrs wäre es sinnvoll, den Verzicht auf die ausreichende Breite der Kernfahrbahn an entsprechend geringen durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) bzw. seltenen Begegnungsverkehr zu knüpfen. Denn bereits heute wird selbst bei ausreichender Kernfahrbahnbreite die Markierung des Schutzstreifens mit VZ 340 durch Kfz-Fahrende regelmäßig zum Anlass genommen, die linke Markierung als ausreichenden Überholabstand zu begreifen, gerade im Falle von Begegnungsverkehr. Durch den Verzicht auf eine ausreichende Breite der Kernfahrbahn auch bei einer höheren DTV könnte sich dieses Verhalten noch verstärken und so zu einer Gefährdung des Radverkehrs führen, bzw. die Nutzung von Schutzstreifen durch den Radverkehr weniger attraktiv gestalten. Zudem wäre Begegnungsverkehr kaum noch möglich, sobald Rad- und Kfz-Verkehr gleichzeitig die Fahrbahn nutzen, bzw. Kfz müssten über längere Strecken hinter Radfahrenden herfahren. Dies wird häufig zu gefährlichen Überholmanövern führen.

Wir kritisieren ferner die weiterhin vorhandene Einschränkung, dass Schutzstreifen nur innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden dürfen und **fordern eine Öffnung für „Schutzstreifen außerorts“**. Diese stellen in bestimmten Fällen und unter näher zu regelnden Einsatzgrenzen (z.B. gute Einsehbarkeit des Streckenverlaufs, geringe DTV, ausreichende Fahrbahnbreiten, begleitende Geschwindigkeitsbegrenzungen etc.) eine aus kommunaler Sicht sinnvolle Ergänzung für die Realisierung lückenloser Radnetze dar. Die Alternative ist außerorts regelmäßig nicht der ausgebauter straßenbegleitende Radweg, sondern wäre analog den Schutzstreifen innerorts aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit oftmals gar keine Realisierung von Radinfrastruktur.

Zusätzliche Ergänzung zu Zeichen 220 Einbahnstraße: Nach § 45 Abs. 1c) StVO sind in Tempo 30-Zonen keine Markierungen wie Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340) oder Radfahrstreifen (Zeichen 295) zulässig. Für die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr sollte diesbezüglich eine Ausnahme vorgesehen werden. Häufig sind entsprechende Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen und die Freigabe auch aufgrund der Netzbedeutung für den Radverkehr sehr wesentlich. Die VwV-StVO sieht in IV. 1. c) zu Zeichen 220 vor, dass für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird. Es sollte klargestellt werden, dass unter diese Schutzräume auch etwaige Markierungen von Schutz- oder Radfahrstreifen in Tempo 30-Zonen abweichend von § 45 Abs. 1c) StVO zulässig sind. Dies dient einerseits der Klarheit und Rechtssicherheit und andererseits auch den mit der StVO-Novelle verfolgten Zielen zu mehr Verkehrssicherheit und der Förderung der neuen Schutzgüter wie Umwelt- und Gesundheitsschutz durch eine höhere Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur. Es besteht auch insofern ein wesentlicher Zusammenhang mit der aktuellen Änderung, als dass dies auch für die neue Rechtsgrundlage in § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 b) StVO relevant ist und den Anwendungsbereich einschränkt.

Zu Art. 1, Nr. 3 „Zu § 26 Fußgängerüberwege“

Der Entfall der Formulierung *„Fußgängerüberwege müssen ausreichend weit voneinander entfernt sein; das gilt nicht, wenn ausnahmsweise zwei Überwege hintereinander an einer Kreuzung oder Einmündung liegen“* wird begrüßt. Das gilt auch für den Entfall der *„Verkehrlichen Voraussetzungen“* unter II., die aus dem weggefallenen Nachweis der qualifizierten Gefahrenlage in der StVO resultieren.

Begrüßt wird auch die neue Formulierung „Fußgängerüberwege sollten dort liegen, wo der Querungsbedarf des Fußverkehrs besteht“. Der Hinweis auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) als Regelwerk lässt darauf schließen, dass nach wie vor bestimmte Verkehrsstärken vorliegen sollten, um die Einrichtung eines FGÜ als geeignete Querungshilfe in Betracht zu ziehen und es ebenfalls möglich ist, in begründeten Fällen von diesen Verkehrsstärken abzuweichen.

Schließlich wird auch der Verweis auf die R-FGÜ zur Beleuchtung anstelle eines eigenen Anforderungstextes in der VwV-StVO unterstützt. Damit sind die bisherigen Einsatzgrenzen – wenn auch über einen Verweis – erhalten und anzuwenden. Bezüglich der technischen Ausrüstung, insbesondere der Beleuchtung am FGÜ und dessen Umfeld, werden immer höhere Anforderungen gestellt. Das führt in der Praxis regelmäßig zu Kosten für einen neuen, barrierefreien FGÜ von ca. 200 - 300 T€, die häufig über den Kosten einer Lichtsignalanlage (LSA) liegen. Entsprechend besteht die Forderung, auch die R-FGÜ schnellstmöglich zu überarbeiten, um zu effektiven, aber kostengünstigeren Lösungen zu kommen.

In der Praxis der Straßenverkehrsbehörden wird vor Ort häufig die Notwendigkeit gesehen, Schulwege mit FGÜ zu sichern, bei denen die verkehrlichen Voraussetzungen bisher nicht erreicht wurden. Wir schlagen daher vor, auch die besondere Schutzwürdigkeit von Schulwegen generell als Anordnungsgrund für FGÜ in der VwV-StVO aufzunehmen, sofern sonstige verkehrsrechtliche Belange nicht entgegenstehen.

Die einzuhaltenden Mindestsichtweiten sind in der R-FGÜ vorgegeben und zu beachten, auch wenn auf die R-FGÜ nur noch als Regelwerk „hingewiesen“ wird.

Weitere Fragen und Vorschläge aus der Mitgliedschaft zu FGÜ:

Zu I 3: Gilt ein Radfahrstreifen auch als „ein Fahrstreifen“? Wenn ja, bedeutet das, dass Radfahrstreifen nicht bis an den FGÜ herangeführt werden dürfen? Das wäre aber sinnvoll und eine entsprechende Konkretisierung hilfreich.

Zu I 5: Besser formulieren „über Radverkehrsanlagen“, weil hier nicht (nur) der bauliche Radweg im Seitenraum gemeint sein kann, sondern v.a. auch Radfahrstreifen /Schutzstreifen auf der Fahrbahn.

Zu II 2: Besser: „aus Gründen der Verkehrssicherheit sinnvoll sind“

Zu II 4: besser: „Stellen, an denen pulkartig auftretender Fußverkehr zu erwarten ist, z.B. Schulen, Kindergärten, Werksausgänge“.

Zu Art. 1, Nr. 4 „Zu § 29 Übermäßige Straßenbenutzung“

Durch Art. 1 Nr. 4 c) soll die Verwaltungsvorschrift zu Absatz 5 Großraum- und/oder Schwerverkehr in Nummer VI 2 Buchstabe b/RdNr. 122 betreffend die Begleitung durch Verwaltungshelfer neu gefasst werden. Es wird für erforderlich gehalten, dabei auch näher zu konkretisieren, welche Qualifikationen ein Verwaltungshelfer erfüllen muss, z.B. mindestens einen MVAS-Nachweis.

Zu Art. 1, Nr. 9 „Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“

Zu a) Neufassung der Nummer I Rdnr. 5 „Die Leichtigkeit aller Verkehrsarten ...“:

Der explizite Hinweis auf die Sicherheit nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer unter Rdnr. 5. wird ausdrücklich begrüßt. Der Begriff „**Leichtigkeit des Verkehrs**“ ist verkehrsrechtlich etabliert und in der Rechtsprechung gefestigt. Außerdem ist inhaltlich nicht die Leichtigkeit der Verkehrsarten, sondern die „Leichtigkeit des Verkehrs für alle Verkehrsarten“ gemeint. Es sollte anstelle der „Leichtigkeit aller Verkehrsarten“ die Formulierung „**Leichtigkeit des Verkehrs für alle Verkehrsarten**“ gewählt werden.

Zu a) 2 „Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzlichen Regelungen wiedergeben, sind nicht anzuordnen.“:

Im Kontext des jüngsten Urteils des BVerwG zum Gehwegparken in Bremen vom 09.06.2024 wird in der Urteilsbegründung unter Ziffer 35 und Ziffer 58 diese Vorgabe in Frage gestellt (hier: Ausschilderung des Verbots des aufgesetzten Parkens). Es wäre sinnvoll, diese aktuelle Rechtsprechung des BVerwG an dieser Stelle entsprechend in die Anpassung der VwV einfließen zu lassen. Die vorgesehene jeweilige Zustimmung der obersten Landesbehörde scheint hier nicht zielführend und sorgt für unnötige bürokratische Hürden. Fallbeispiel für eine solche lt. VwV **überflüssige Beschilderung** sind das Halte-/Parkverbot im Falle der Abschaffung des langjährig geduldeten aufgesetzten Parkens oder die Beschilderung des Durchfahrverbots bei einer Fahrradstraße, die den Autoverkehr ausnimmt und als Einbahnstraße ausgewiesen ist. Ohne diese zusätzliche Beschilderung (Parkverbot/Durchfahrverbot) würde die Anordnung durch 90% der Verkehrsteilnehmenden /der bisher tolerierten Parkenden missachtet.

Zu Art. 1, Nr. 13 „Zu Zeichen 230 Ladebereich“

Die gewählte Formulierung „*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.*“) könnte den Anschein erwecken, dass rechtswidriges Parken in zweiter Reihe oder auf Geh- und Radwegen mit dem Verkehrszeichen legalisiert werden soll. Dies wird aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs ausdrücklich abgelehnt.

Daher schlagen wir folgende Formulierung vor:

„Die Anordnung des Zeichens ist insbesondere dort in Betracht zu ziehen, wo aufgrund des hohen Parkdrucks damit zu rechnen ist, dass ohne entsprechende Anordnung 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 würde, und wenn für den Ladebereich ausreichend geeignete Flächen am rechten Fahrbahnrand oder auf dem Seitenstreifen bereitgestellt werden können.“

Im Klammerzusatz in dem Satz unter III./Rdnr. 3 („Der Ladebereich kann markiert werden (z.B. durch die Grenzmarkierung, Zeichen 299)“) wird eine Parkflächenmarkierung als Beispiel für zielführender angesehen. Eine Grenzmarkierung verlängere, verkürze oder bezeichne vorhandene Halte- oder Parkverbote. Zur Verlängerung von Beschilderungen werde diese nicht bzw. nur extrem selten verwendet, bspw. wenn sich ein Ende-Schild nicht aufstellen lässt. Regelmäßig straßenverkehrsbehördlich angeordnet wird das Zeichen 299 zum Verkürzen oder Verlängern eines bestehenden Halt- oder Parkverbots (z.B. als Ergänzung zu Zeichen 224 oder neben abgesenkten Bordsteinen). Die standardmäßige Markierung eines Ladebereichs mit Zeichen 299 stehe im Widerspruch zu anderen Vorgaben der VwV-StVO. Beispielfhaft sei die Fundstelle „Zu Zeichen 299“ Rdnr. 2 II. Satz 3 genannt: *„Die Markierung ist nicht an Stellen anzuwenden, an denen sich Halt- und Parkverbote sonst nicht durchsetzen lassen.“* Da Ladezonen/ Ladebereiche im innerstädtischen Bereich von Großstädten stark frequentiert und häufig durch Falschparker belegt sind, kann regelmäßig davon ausgegangen werden, dass sich das Halt- und Parkverbot in Ladebereichen ohne Markierung nicht durchsetzen lässt im Sinne der vorgenannten Vorschrift. Das Beispiel Grenzmarkierung sollte entsprechend nicht genannt werden. Alternativ sollten die Regelungen der VwV-StVO zu Zeichen 299 angepasst werden.

Zu Art. 1, Nr. 15 „Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße“

Die Klarstellung, dass gestützt auf die neuen StVG-Ziele (Umwelt/Klima, Gesundheit und Städtebau) auch **Fahrradstraßen** angeordnet werden können und auch flankierend Anordnungen zur effektiven Unterbindung von Durchgangsverkehr im Zuge von Fahrradstraßen erfolgen können, wird begrüßt.

Kritisch wird gesehen, dass anderer Fahrzeugverkehr in der Regel nur durch „Anlieger frei“ (ZZ 1020-30) zugelassen werden soll. Die veränderte Formulierung schränkt die **Zulassung anderer Verkehrsarten** sprachlich unnötig ein bzw. erhöht den Begründungsaufwand bei der Zulassung anderer Verkehrsarten. Wir schlagen daher vor, bei der bisherigen Formulierung zu bleiben.

Aus dem Mitgliedsbereich wird der Wunsch formuliert, in die VwV-StVO aufzunehmen, dass bei zugelassenem Kfz-Verkehr in der Fahrradstraße **Parkstände zu markieren** sind. Neben dem positiven Aspekt, den Fahrradverkehr damit zu schützen und zu unterstützen, indem die Grenzen der Markierungen eingehalten werden müssen, wäre dies auch ein Vorgriff auf eine Konkretisierung zum Parken in der StVO zu VZ 244.1 StVO.

Die zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße vorgesehenen Änderungen im Hinblick auf die Zulassung von anderem Verkehr aber auch den Bezug zur neuen Anordnungsgrundlage in § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO sollten auch für die **Fahrradzone** entsprechend übernommen werden.

Zu Art. 1, Nr. 16 „Zu Zeichen 245 Bussonderfahrstreifen“

Bussonderfahrstreifen sollten, ihrem Namen entsprechend, vorrangig der ÖPNV-Beschleunigung dienen und nicht mittels zusätzlicher Ausnahmen aufgeweicht werden.

Die nun vorgeschlagenen Änderungen sind umfangreich und lassen künftig großen **Spielraum für städtebaulich geplante bzw. aus Klima-/Umweltschutzgründen angelegte Bussonderfahrstreifen** bei der Aufteilung der vorhandenen Verkehrsflächen. Es wird nicht mehr auf eine ausreichende Anzahl an öffentlichem Personennahverkehr im ausgewogenen Verhältnis zum Verkehrsablauf abgestellt. Es reicht künftig aus, ein verkehrsplanerisches Gesamtkonzept zu entwerfen, aus welchem hervorgeht, welche Verkehrsart oder welcher Umweltgedanke städtebaulich gefördert werden soll. Dadurch werden die Voraussetzungen für die Anordnung von Bussonderfahrstreifen sowohl im gefahrbezogenen Bereich der Betrachtung (Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs), als auch über die neuen Anordnungsgründe in § 45 Absatz StVO deutlich abgesenkt. Dies wird begrüßt. Allerdings führt dies zu einer Verlagerung eines Geschäfts der laufenden Verwaltung (Anordnung) in eine Angelegenheit des Gemeinderats (Konzept) und verursacht neuen bürokratischen Aufwand.

Bei den Bussonderfahrstreifen, S. 11ff. / zu VZ 245“ wird ausdrücklich begrüßt, dass die bisherige **Grundvoraussetzung von mind. 20 Bussen je Spitzenstunde** entfallen ist.

Geregelt werden sollte auch die Alternative: „**Radfahrstreifen – Bus frei**“: In der Praxis fördert die Anlage eines „Radfahrstreifen – Bus frei“ den Busverkehr, da es dem Busverkehr ausdrücklich erlaubt/ermöglicht, Radverkehr außerhalb der Radfahrstreifenmarkierung mit dem gesetzlich geforderten Mindestüberholabstand zu überholen. Auf „Bussonderfahrstreifen – Rad frei“ ist hingegen rechtlich umstritten, ob der Busverkehr den Sonderfahrstreifen zum Überholen verlassen und den Breitstrich überfahren darf. Er wäre bei negativer Auslegung gezwungen, hinter dem Radverkehr zu bleiben. Hier besteht Klarstellungsbedarf.

Zu Art. 1, Nr. 19 „Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit“

Zu Zeichen 274 wird eine **Neufassung von Rdnr. 12/Nr. X** der Verwaltungsvorschrift **angeregt**, um eine bessere Vereinbarkeit von **kommunaler Lärmschutzplanung** nach § 47d Abs. 1 BImSchG und deren Umsetzung in verkehrsrechtlichen Anordnungen zu gewährleisten (Ergänzung gegenüber der geltenden Fassung durch Kursivdruck und Unterstreichung hervorgehoben):

„Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien – StV) *oder nach Maßgabe der Lärm- und Luftreinhalteplanung die nach den Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. EG Nr. L 189 S. 12) aufgestellt worden sind*, angeordnet werden.“

Derzeit besteht die Problematik, dass die von kommunaler Seite aufzustellenden Lärmaktionspläne auf einer Immissionsprognose basieren. Die Methodik dieser Prognose ist im Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie der 34. BImSchV festgelegt (seit 2022 „Methodik BUB“). Die geltende Fassung der Ziffer 12 zu Zeichen 274 enthält zwar den Zusatz „Zur Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung siehe Bundes-Immissionsschutzgesetz“. Es fehlt aber eine Festlegung, dass aufgrund dieser Planungen auch Anordnungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung

ergehen können. Vielmehr legt Rdnr. 12 fest, dass die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung nur – also ausschließlich – nach der Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien StV) erfolgen darf. Diese verweist hinsichtlich der Methodik unverändert auf die RLS-90, die nicht nur veraltet ist (Anm.: Im Anwendungsbereich der 16. BImSchV gilt die RLS-19), sondern auch einen anderen methodischen Ansatz verfolgt: Die Methodik BUB geht von flächenmäßigen Ausbreitungsszenarien, die RLS-90 stellt auf konkrete Immissionsorte ab. Um der VwV-StVO zu entsprechen, müsste die planende Gemeinde daher in Umsetzung der Lärmaktionsplanung jeweils noch ein Gutachten nach der RLS-90 erstellen lassen. In der Folge können die Immissionsberechnungen aus Lärmaktionsplänen nicht 1:1 in verkehrsrechtliche Anordnungen umgesetzt werden. Daraus abgeleitet ergeben sich Rechtsunsicherheiten betreffend die Bindungswirkung des § 47 Abs. 6 BImSchG. Die Rechtsprechung ist hier uneinheitlich. Diese Problematik ließe sich durch eine entsprechende Neufassung von Rdnr. 12 auflösen.

Zu Art. 1 Nr. 19 b – „Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit, Nr. XI/Rdnr. 13, 13 a und 13 b“

Die Nummer XI, **Rdnr. 13** „zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ wird im Entwurf der VwV-StVO neu gefasst und die Rdnr. 13a und 13b werden neu eingefügt. Dabei werden in den Rdnr. 13a und 13b die Voraussetzungen aus der Rdnr. 13 teilweise wiederholt. Dies ist nach unserer Auffassung nicht erforderlich, da sowohl für den hochfrequentierten Schulweg als auch für den unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen die Rdnr. 13 ebenfalls zu beachten ist. Insofern wird durch die wiederholenden Ausführungen in den Rdnr. 13a und 13b die bereits umfangreiche Verwaltungsvorschrift unnötigerweise „aufgebläht“.

Darüber hinaus verkennen die **Rdnr. 13 und 13 a** („... *ist...* in der Regel auf Tempo 30 km/h *zu beschränken*“) die Normstruktur und den rechtlichen Gehalt des § 45 StVO und **verengen in unzulässigerweise den Ermessensspielraum**, den die Verkehrsbehörden bei ihren verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO haben: Als Grundnorm räumt § 45 Abs. 1 S. 1 StVO den Verkehrsbehörden Ermessen ein („können“). Dieses Ermessen wird durch § 45 Abs. 9 S. 1, 2, 3 StVO dahingehend eingeschränkt, dass zusätzlich die dort genannten Voraussetzungen erfüllt sein müssen, bevor regelnd eingegriffen werden darf. Werden diese zusätzlichen Voraussetzungen erfüllt, steht die Entscheidung zu einer behördlichen Intervention erneut im behördlichen Ermessen, es besteht grundsätzlich keine Anordnungspflicht. Für die in § 45 Abs. 9 S. 4 StVO genannten Einrichtungen/Örtlichkeiten, deren Katalog mit der Novelle 2024 teilweise erweitert wurde, enthält die StVO wiederum eine „Rückausnahme“ („Satz 3 gilt nicht...“), d.h. die zusätzlichen tatbestandlichen Voraussetzungen der § 45 Abs. 9 S. 1, 2, 3 StVO müssen nur in Teilen erfüllt werden. Jede verkehrliche Anordnung steht dabei als Kann-Regelung unverändert im behördlichen Ermessen. Indem die Rdnr. 13 und 13a versuchen, die Kann-Regelung des § 45 StVO in eine Soll-Bestimmung zu ändern („*ist...* in der Regel... *zu beschränken*“), greifen sie insofern unzulässig in den Ermessensspielraum der Behörden ein.

In **Rdnr. 13 Satz 2** („Dies gilt auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306).“) ist – wie in der bisherigen Fassung der Verwaltungsvorschrift – ein „**insbesondere**“ **zu ergänzen**, um klarzustellen, dass es sich nicht um eine abschließende Aufzählung handelt und sich die Anordnungsbefugnisse nicht auf diese

Bereiche beschränken, sondern auch für Gemeindestraßen gelten, die keine Vorfahrtsstraßen sind. Das Gleiche gilt für die **Definition des Begriffs „Spielplatz“** in **Rdnr. 13 Satz 10**: Der Verweis auf die Bauordnungen der Länder (S. 16, oben) mag im Einzelfall ein sinnvoller Anknüpfungspunkt sein, allerdings müssen auch andere, vergleichbar genutzte Spielorte von Kindern außerhalb der Definition der Landesbauordnungen die Möglichkeit zur Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h eröffnen: Insofern sollte auch hier ein **„insbesondere“** in die Allgemeine Verwaltungsvorschrift aufgenommen werden, um eine entsprechende Offenheit der Voraussetzungen zu erreichen.

Bei der Anordnung von Tempo 30 im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen bestimmten Einrichtungen bedarf es nach Rdnr. 13 weiterhin eines **direkten Zugangs zur Straße**. Dies führt immer wieder zu Unverständnis und im Ergebnis dazu, dass Tempo 30 wegen eines Zugangs in der Nebenstraße nicht angeordnet werden kann. Die StVO spricht selbst nur davon, dass die Einrichtung (z.B. Krankenhaus) im unmittelbaren Bereich der Straße sein muss. Die in der VwV-StVO genannte Einschränkung ist daher unnötig und nicht sachgerecht. Ausreichend wäre aus unserer Sicht im Sinne einer Erleichterung der Anordnungsmöglichkeit, dass die Einrichtung selbst an der Straße anliegt und sich der Zugang an der Straße oder an einer anliegenden kreuzenden oder einmündenden Straße befindet. Kurzgefasst: die Gefahr z.B. für Bewohner von Pflegeheimen besteht genauso, wenn der Eingang knapp um das Eck ist wie, wenn der Eingang direkt an der Straße ist. Vorgeschlagen wird eine bessere Formulierung: „an Straßen gelegenen sensiblen Einrichtungen, wie z.B. Kindergärten...“ oder „an Straßen gelegenen Einrichtungen mit Quell-/Zielverkehr besonders vulnerabler Personengruppen, wie z.B. Kindergärten...“.

Die novellierte StVO sieht in § 45 Abs. 9 S. 3 Nr. 6 StVO vor, dass Tempo 30 nunmehr auch entlang **„hochfrequentierter Schulwege“** angeordnet werden kann. Als „hochfrequentiert“ soll dabei nach Rn. 13a/Nummer XI des Entwurfs der VwV-StVO zu Zeichen 274 ein Schulweg gelten, „der im Rahmen einer Schulwegplanung oder im Rahmen einer modellhaften Betrachtung durch die zuständige Schule, Straßenverkehrsbehörde und ggf. Polizei und Straßenbaubehörde als Hauptschulweg eingestuft wurde.“

Der Versuch einer Normkonkretisierung durch **„Hauptschulwege“** wird als unzureichend und wenig praxistauglich angesehen, denn letztlich wird der unbestimmte Rechtsbegriff „hochfrequentierter Schulweg“ lediglich durch einen anderen unbestimmten Rechtsbegriff („Hauptschulweg“) ersetzt, für den es keine bundesweit gültige Definition gibt und der nicht als sachgerechter Anknüpfungspunkt angesehen wird.

Nach unserer Kenntnis gibt es länderseitig **keine flächendeckenden oder gar einheitlichen Vorgaben zur Erstellung von Schulwegeplänen**. Entsprechend existieren solche Pläne in vielen Fällen nicht. Wo vorhanden, sind sie teils sehr unterschiedlich und verfügen üblicherweise nicht über Einstufungen als „Hauptschulweg“. Gebräuchlich sind Einstufungen als „gewöhnliche Schulwege“ oder „empfohlene Schulwege“, wobei letztere oftmals alle nicht als besonders unsicher geltenden Gehwege erfassen. Die Schulwegepläne enthalten für alle im Schulbezirk bestehenden Wohngebäude empfohlene Schulwege vom jeweiligen Wohngebäude bis zum Haupteingang des Schulgrundstücks. Diese empfohlenen Schulwege verlaufen im Regelfall auf Gehwegen, sind befestigt und beleuchtet. Die Fahrbahnquerungen werden ausschließlich an sicheren Querungsstellen innerhalb von geschwindigkeitsbeschränkten Zonen oder Strecken, an Fußgängerüberwegen oder Lichtzeichenanlagen empfohlen. Eine Einstufung des gesamten Weges oder Teilen davon als „Hauptschulweg“

erfolgt üblicherweise nicht. Im Netz der empfohlenen Schulwege erhöht sich die Frequentierung der jeweiligen Wege zumeist mit der Abnahme der Entfernung zur Schule. Ab wann der betreffende Weg als „hochfrequentiert“ eingestuft werden kann/soll, erklärt sich im Entwurf der VwV-StVO nicht. Einheitliches Verwaltungshandeln kann so nicht gewährleistet werden, da keine objektiven Kriterien für die Einstufung angegeben werden. Würden alle Wege dieser Kategorien aus Schulwegplänen als hochfrequentierter Schulweg ausgewiesen, käme dies in manchen Städten und Gemeinden einem nahezu flächendeckenden Tempo 30 gleich, was weder vom Ordnungsgeber noch vor Ort gewollt ist. Inwiefern „empfohlene Schulwege“ dabei die tatsächliche Frequentierung wiedergeben, erscheint zudem höchst fraglich.

Der Begriff „Hauptschulweg“ würde daher in der Praxis zu **erheblichen Auslegungsschwierigkeiten** führen. Selbst der vom BAST herausgegebene Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht – 3. aktualisierte Auflage“ enthält lediglich an einer Stelle den Hinweis: Es kann sinnvoll sein, „Hauptschulwege“ zu empfehlen. Eine Abgrenzung zu einem empfohlenen Schulweg ist auch dort nicht erkennbar.

Die Auslegung des Begriffs „hochfrequentierter Schulweg“ ist **offener zu gestalten**, zumal es gerade bei größeren Schulstandorten zahlreiche hochfrequentierte Schulwege durch tatsächlich vorhandene Schülerströme (Pulks) auf mitunter zu engen Gehwegen geben kann. Von daher sollte nicht nur die Abhängigkeit zu den Schulwegplänen aufgeführt werden. Es braucht die Möglichkeit der „tatsächlichen“ Betrachtung und nicht nur den Bezug auf eine Schulwegplanung und eine modellhafte Betrachtung. Letztlich ergibt sich die Notwendigkeit einer tatsächlichen Betrachtung der örtlichen Verhältnisse bereits aus der Tatsache, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen stets Einzelfallentscheidungen sind. Reine Schulwegplanungen zielen auf sichere Wegeverbindungen möglichst nicht direkt an stark befahrenen Straßen ab. Eine Anordnung von einer Geschwindigkeitsreduzierung nur auf Basis einer Planung ohne Betrachtung der konkreten örtlichen Situation, bei der die Wegeführung beispielsweise 20m von der Straße abgesetzt hinter Hecken verläuft, würde auch nicht mit den Vorgaben zur vereinfachten Anordnung von Tempo 30 bei sensiblen Einrichtungen mit der Vorgabe eines direkten Zugangs zusammenpassen.

Die Begrifflichkeit „hochfrequentiert“ erfordert nach dem Wortlaut eine Anknüpfung an Zahlen, weshalb im Rahmen der örtlichen Betrachtung im Hinblick auf die Darlegungslast der Straßenverkehrsbehörden eine Zählung/Schätzung notwendig ist. Eine starre numerische Festlegung von Mindestzahlen lehnen wir dabei ab. Es muss eine Einordnung und Bewertung anhand der örtlichen Verhältnisse möglich sein. Dies könnte ggf. durch folgende Formulierung erreicht werden: „Hochfrequentiert ist ein Schulweg insbesondere, wenn dieser im Rahmen einer Schulwegplanung oder im Rahmen einer modellhaften Betrachtung durch die zuständige Schule, Straßenverkehrsbehörde und ggf. Polizei und Straßenbaubehörde ein gesteigertes Schüleraufkommen aufweist. Es sind jeweils die örtlichen Gesamtumstände u.a. im Hinblick auf das Schüleraufkommen zu würdigen.“

Zur Sicherstellung eines möglichst einheitlichen Verwaltungshandelns werden von einigen Kommunen im Entwurf der Änderungs-VwV Anhaltspunkte/Maßstäbe für eine konkrete quantitative Bewertung vermisst.

Mit der Bestimmung von § 45 Abs. 9 S. 3 Nr. 6 StVO sollten die gefährliche Querung der Hauptstraße, die Längsrichtung des frequentierten Weges, der Weg von der Bushaltestelle zur

Schule (insbesondere Bushaltestelle auf der gegenüberliegenden Straßenseite) und die Fahrradzufahrt zur Schule gesichert werden, wo dies jeweils erforderlich ist.

Gerade im Zusammenhang mit der Feststellung/Identifizierung von hochfrequentierten Schulwegen wird bei den zuständigen Behörden ein erheblicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand entstehen. Die im Referentenentwurf enthaltene Aussage, dass die VwV-StVO keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand auslöse, wird insofern ausdrücklich nicht geteilt.

Dem Aspekt der stärkeren Verkehrssicherheit durch Tempo 30 entlang hochfrequentierter Schulwege widerspricht die im Entwurf formulierte Ausnahmemöglichkeit zugunsten des ÖPNV-Linienverkehrs.

Nach der **neuen Rdnr. 13 b** soll eine Beschränkung auf Tempo 30 km/h an Fußgängerübergängen „insbesondere dann in Betracht [kommen], wenn die Sichtweiten eine gute Sichtbarkeit von Fußgängern nicht sicherstellen oder [...]“.

Aus der Praxis wird kritisch darauf hingewiesen, dass diese neue Formulierung in einem direkten Widerspruch zur geltenden R-FGÜ 2001 steht. Danach erfordert die Anordnung eines Fußgängerübergangs (FGÜ) zwingend immer ausreichende Sichtbeziehungen zwischen Fußgänger und Fahrzeugführer. Bei Tempo 50 km/h wird eine Erkennbarkeit des FGÜ aus 100 Metern bzw. die Sichtweite auf/von den Warteflächen aus 50 Metern gefordert. Selbst bei Tempo 30 km/h darf ein FGÜ nur angeordnet werden, wenn eine Erkennbarkeit aus 50 Metern sowie eine Sichtweite auf die Warteflächen von 30 Metern nachgewiesen ist, andernfalls wäre die Anordnung des FGÜ rechtswidrig (R-FGÜ Nr. 2.2 Abs. 1 und 2). Die neue Formulierung in der VwV zur Anordnung von Tempo 30 birgt insofern die konkrete Gefahr, dass trotz schlechter Sichtbeziehungen zusammen mit Tempo 30 km/h FGÜ angeordnet werden, die eine falsche Sicherheit vermitteln und im Ergebnis zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit der Fußgänger führen. Die VwV-StVO sollte insofern auf die R-FGÜ verweisen und klarstellen, dass die Mindestsichtweiten für Tempo 30 km/h zu beachten sind.

Zu Art. 1, Nr. 35 „Zu § 43 Verkehrseinrichtungen (Anlage 4)“

Hier wird darauf hingewiesen, dass auf die alte Richtlinie RSA Bezug genommen wird. Es gibt jedoch bereits die RSA 21. Redaktioneller Hinweis: RSA = „Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (es fehlt das Wort „verkehrsrechtliche“ der RSA 21).

Zu Art. 1, Nr. 37 „Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“

Zu Art. 1, Nr. 37 a) bb) Nummer VII (neu)

zu Rdnr. 14a (*“Wenn Beschränkungen des Verkehrs gemäß § 45 StVO Absatz 1 Nr. 7 (Umwelt-/Klimaschutz, Gesundheitsschutz, städtebauliche Entwicklung) zur Bereitstellung angemessener Flächen für Rad- und Fußverkehr vorgenommen werden sollen, muss ein planerisches Gesamtkonzept vorliegen.”*) wird begrüßt, dass das Gesamtkonzept auch für Teilaspekte (z.B. Klimaschutz) oder Teilgebiete oder als integratives Gesamtkonzept über alle oder mehrere Teilaspekte aufgestellt werden kann.

zu Rdnr. 14c (*Die Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs erfordert eine Abwägung der Straßenverkehrsbehörde. Dabei sind Nachteile für bestimmte Verkehrsarten ggf. in Kauf zu nehmen.*)

Die Intention der VwV ist sehr zu begrüßen. Somit ist die Gewährleistung der Leichtigkeit des (motorisierten) Verkehrs bei Berücksichtigung der Verkehrssicherheit nicht mehr vorrangiges Ziel verkehrsplanerischer Maßnahmen.

zu Rdnr. 14d: (*Im Einzelfall sollen die Straßenverkehrsbehörden auch ohne ein unter Rdnr. 14a gefordertes Gesamtkonzept Maßnahmen gemäß § 45 Absatz 1 Nr. 7 StVO anordnen dürfen.*)

Auch die Formulierung, dass es den Straßenverkehrsbehörden unbenommen bleibt, im Einzelfall auch ohne ein solches Konzept, abweichend davon oder ergänzend dazu Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 zu treffen und dies „mit vertretbarem Aufwand“ geschehen soll, findet ausdrücklich unsere Unterstützung. Wir begrüßen, dass ein gutachterlicher Nachweis in der Regel nicht erforderlich ist.

zu Rdnr. 14e: Zur „Bereitstellung angemessener Flächen für den Rad- und Fußverkehr“.

Wir bitten in der beispielhaften Aufzählung in Rdnr. 14e/Nr. 4 zu ergänzen: „... und verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (VZ 274)“.

In diesem Kontext scheint auch eine Erwähnung der Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Tempo 30-Zone oder Streckengebot) als Maßnahme sinnvoll, da hierdurch auch dem längs fahrenden Radverkehr und dem querungswilligen Fußverkehr die sichere Nutzung von Flächen ermöglicht wird.

Gemäß der Neufassung der VwV-StVO sind Flächen „angemessen“, wenn sie den technischen Regelwerken entsprechen. Das ist aus unserer Sicht zu restriktiv gedacht. Ergänzt werden müsste aus unserer Sicht: „... und dem jeweiligen Verkehrsbedarf gerecht werden“.

Zu begrüßen ist die Ausführung, dass auch „ergänzende Anordnungen zur Sicherstellung der Funktion der Verkehrsfläche“ möglich sein sollen. Diese würden dann insbesondere Bevorrechtigungen an Knotenpunkten, beim Queren von Straßen oder zum Schutz gegen das Fahren oder Parken auf diesen Flächen umfassen.

Zur Bereitstellung von Flächen für den Rad- und Fußverkehr werden FGÜ nicht ausdrücklich genannt. Da zumindest streitanfällig erscheint, ob diese unter „alle übrigen Anordnungen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig dem Fuß- oder Radverkehr zugewiesen werden“ umfasst sind, sollten auch FGÜ ausdrücklich in die Beispielaufzählung aufgenommen werden.

Aus dem Mitgliedsbereich wird allerdings auch die sehr komplexen **Regelungen zur Flächenbereitstellung für den Rad- und Fußverkehr** durch die unterschiedlichen Anordnungstypen kritisiert, wobei der Vorbehalt des Straßenrechts, insbesondere das ggf. bestehende Erfordernis einer straßenrechtlichen Teileinziehung, zu beachten ist und die Benutzungspflicht nicht von der Anordnung erfasst ist. Entsprechend werden Probleme bezüglich der **Anordnung von Radfahrstreifen** gesehen, die stets mit einer Benutzungspflicht nur aus Verkehrssicherheitsgründen verbunden sind. Bzgl. **Fahrradzonen** sollte im Sinne der Einheitlichkeit der Rechtsordnung eine Klarstellung erfolgen, das die Vorgaben zur Spezialvorschrift zu dieser Maßnahme in § 45 Abs. 1i StVO (keine Straßen des überörtlichen

Verkehrs, keine Lichtsignalanlagen, keine benutzungspflichtigen Radwege usw.) auch zu beachten sind, wenn eine Anordnung auf Basis von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO erfolgt. Bei **verkehrsberuhigten Bereichen** braucht es allein für die Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmenden eine planerische Umgestaltung. Ebenso verhält es sich bzgl. **Fußgängerzonen**, wo weiterhin eine straßenrechtliche Widmungsänderung erforderlich ist. Bei einer entsprechenden Widmungsänderung kann eine Anordnung im Hinblick auf die Voraussetzungen letztlich deutlich einfacher über die bisherige Rechtsgrundlage § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 3 StVO erfolgen als über die neue Vorschrift des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO. Insofern ist die Fußgängerzone als Anwendungsfall von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO zu überdenken. Insgesamt ist hinsichtlich der Bereitstellung von straßenverkehrsrechtlich angeordneten Flächen für den Fußverkehr für die Kommunen insgesamt durch diese Vorschrift nur bedingt Mehrwert ersichtlich.

Die VwV zu Rdnr. 14e ist eine der drei Stellen, an denen die neu im StVG **verankerten Schutzgütern** kommentiert werden. Dabei werden in der VwV zwei Aspekte in der Kommentierung vermisst: Es fehlt eine Definition, was unter Umweltschutz sowie unter den Gesundheitsbegriff im Sinne der neuen Rechtsgrundlagen fallen soll. Es wird lediglich ausgeführt, was zum Schutz beitragen kann. Es gibt keine Ausführungen zur abwägungsrelevanten Tatbestandsvoraussetzung „keine Beeinträchtigung der **Sicherheit des Verkehrs**“. Diesbezüglich wäre etwa eine Klarstellung wünschenswert, dass durchaus für einzelne Verkehrsarten nicht zwingend die sicherste aber objektiv dennoch sichere Verkehrsführungen zu wählen sind, wenn dies in der Gesamtheit für alle Verkehrsarten die ausgewogenste und gerade im Hinblick auf die besonders schützenswerten Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr die sicherste Variante darstellt.

Zu Art. 1, Nr. 37 a) dd) Nummer X

zu bbb)

Über die auf den Seiten 23 ff. des Entwurfs der VwV-StVO vorgesehenen Änderungen zur Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere hinaus sollten aus Sicht einiger Mitgliedskommunen auch die prozentualen Vorgaben für den Anteil von Bewohnerparkbereichen zu Tag- und Nachtzeiten (50% bzw. 75%) gestrichen werden. Dadurch würden sich für Kommunen weitergehende Handlungsspielräume ergeben. Eine ausreichende Verfügbarkeit von Besucherstellplätzen, Behindertenstellplätzen, Ladebereichen etc. ist immer eine Frage der Verhältnismäßigkeit und muss Bestandteil von planerischen (im Rahmen Parkraumkonzept) und straßenverkehrsrechtlichen Abwägungen sein. Alternativ sollte zumindest eine ausdrückliche Abweichungsmöglichkeit von den Prozentvorgaben bei Vorliegen eines Parkraumkonzepts aufgenommen werden, welche vielerorts im Zusammenhang mit autoreduzierten Gebieten erarbeitet werden.

zu hhh)

Die VwV soll die durch die Bürokratieentlastungsverordnung im § 46 StVO eingeführte Ausnahme von der Auslegung des Bewohnerparkausweises kommentieren, mit dem ein erster Schritt für die anstehende digitale Parkraumüberwachung getan wurde.

Nach § 46 StVO verfügen die zuständigen Behörden allerdings nur über die **Möglichkeit zum digitalen Ausstellen von Bewohnerparkausweisen** und Ausnahmegenehmigungen. Bislang **keine Rechtsgrundlage gibt es in der StVO allerdings für eine digitale Kontrolle** (insb. durch Fahrzeuge, welche die Kennzeichen der parkenden Pkw erfassen). Der Entwurf der VwV-StVO erwähnt nun, dass es für eine digitale Kontrolle der **Einwilligung der Antragsteller** bedarf. Nach DSGVO Art. 6 Abs. 1 Buchstabe e) wäre diese jedoch bei entsprechendem Handeln auf Gesetzesgrundlage nicht notwendig. Die „Einwilligung“ ist aus unserer Sicht im Vorgriff einer etwaigen Ermöglichung der digitalen Kontrolle zu streichen. Dies würde einer umfangreichen Umstellung auf digitale Kennzeichenerfassung (analog bürokratiearmer Lösungen im Ausland) entgegenstehen und widerspräche somit dem Ziel der Bürokratieentlastung, vor dessen Hintergrund auch die aktuelle Regelung in § 46 geschaffen wurde.

Die angedachte Abkehr von der Papierform des Bewohnerparkausweises wird begrüßt, widerspricht allerdings der novellierten StVO vom 11.12.2024 (BGBl. 2024 I S. 411), die nach Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO (S. 59) unter der Nr. 63.4 Bewohner weiterhin nur dann privilegiert, soweit der Parkausweis gut lesbar **ausgelegt oder angebracht** ist. Auch in Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO (S. 65) unter Nr. 7 – Parken wird zur Privilegierung von Bewohnern klar auf einen physischen Parkausweis abgestellt. Die VwV zur bundeseinheitlichen Anwendung der StVO kann diese Anlagen jedoch nicht ändern. Es bedarf zunächst entsprechender Änderungen in der StVO.

Zu Art. 1, Nr. 39 „Katalog der Verkehrszeichen (VzKat)“

Zu Buchstabe e Doppelbuchstabe dd:

Der Änderungsbefehl unter Buchstabe e Doppelbuchstabe dd ordnet einer Neufassung der Zeilen zum Zeichen 1007 an, die – möglicherweise unbeabsichtigt – auf eine Streichung fast aller Hinweise auf Gefahren durch verbale Angaben hinausläuft und daher kritisch gesehen wird. Es erscheint im Sinne der Verkehrssicherheit jedenfalls fragwürdig, auf die Zusatzangaben zu speziellen Gefahren, welche keine bildliche Darstellung in der StVO erfahren, zu verzichten. Es mag angehen, für die Zeichen 1007-30, -32, -35 und -51 das allgemeine Gefahrzeichen 114 zu verwenden. Unverständlich ist dagegen, weshalb das Zeichen 1007-61 bestehen bleibt, das Zeichen 1007-31 aber ausgedient haben soll. Im Sinne der Verkehrssicherheit erscheint es ferner unzureichend, lediglich auf Straßenschäden (1007-34) durch das Zeichen 112 „Unebene Fahrbahn“ hinzuweisen, schließlich könnten auch Spurrinnen (1007-53) gemeint sein, die ein andersartiges Fahrverhalten erfordern. Der Katalog der Zusatzzeichen trägt im Straßenverkehr zur Nachvollziehbarkeit und Akzeptanz regelnder Maßnahmen bei und kann bei Gefahrstellen die Wahrnehmung der speziell für diesen Orten bestehenden Gefahr erhöhen. Daher sollte die umfassende Streichung der Zusatzzeichen unterbleiben und der Änderungsbefehl unter Buchstabe e Doppelbuchstabe dd jedenfalls entsprechend klargestellt werden.

Zu Z 1024: aus der Praxis heraus wäre eine Verschmelzung aus den Zusatzzeichen 1022-12 und 1024-10 wünschenswert.

Redaktioneller Hinweis: In dem Begründungsteil zu Art. 1, Nr. 39 „Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) – zu Buchstabe e Doppelbuchstabe ii“ (Seite 50 unten) müsste es statt „1053-60“ wohl „1053-55“ heißen.