

Stellungnahme zum Entwurf der zwölften Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (Stand des Entwurfs: 17.12.2024)

Vorbemerkungen:

Die aktuell gültige Straßenverkehrsordnung (StVO) ist auf die Sicherheit und Leichtigkeit des (Kfz-)Verkehrs ausgerichtet; alle anderen Belange, insbesondere Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung treten demgegenüber bisher in den Hintergrund. Dies verhindert oder erschwert zumindest die Förderung nachhaltiger Verkehrsarten (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, Sharingangebote) sowie die Förderung von Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz und der städtebaulichen Entwicklung in Städten und Kommunen.

Mit den ersten guten Änderungen, bildet die Reform von Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung ein gutes Fundament für weitere Schritte für Verbesserungen für den Umweltverbund aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr. Wir werden uns weiter dafür einsetzen, dass der Schutz der Umwelt, der Gesundheit und städtebaulichen Entwicklung ebenbürtig zur Leichtigkeit des Verkehrs eingeordnet werden. Zudem müssen Tempo 30 Regelung noch einfacher werden, bis hin zur Festlegung als Regelgeschwindigkeit innerorts. Und nicht zuletzt müssen Klimaschutz und Klimaanpassung zukünftig stärker berücksichtigt werden.

Zu den Punkten im Einzelnen:

Zu Artikel 1.3 - §26 Fußgängerüberwegen

I Einsatzbereiche:

4. „Im Zuge von Grünen Wellen, in der Nähe von Lichtzeichenanlagen oder über gekennzeichnete Bussonderfahrstreifen nach Zeichen 245 dürfen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden.“

Änderungswunsch:

~~„Im Zuge von Grünen Wellen, In~~ der Nähe von Lichtzeichenanlagen oder über gekennzeichnete Bussonderfahrstreifen nach Zeichen 245 dürfen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden.“

Begründung:

Eine Bevorzugung des Autoverkehrs widerspricht der Neuausrichtung des StVG, das die Leichtigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleisten soll.

II Lage:

2. „Fußgängerüberwege sollten dort liegen, wo der Querungsbedarf des Fußverkehrs besteht. Wo Umwege für Fußgänger zum Erreichen des Überwegs unvermeidbar sind, empfehlen sich z.B. Geländer.“

Änderungswunsch:

„Fußgängerüberwege sollten dort liegen, wo der Querungsbedarf des Fußverkehrs besteht. **Wo durch die Verkehrsführung auf der Fahrbahn** Umwege für Fußgänger:innen zum Erreichen des Überwegs unvermeidbar sind, empfehlen sich z. B. Geländer. **Perspektivisch soll der Straßenraum baulich angepasst werden.**“

Begründung: Neben der Anpassung der Lage des FGÜ, ist auch eine Veränderung der Situation auf der Fahrbahn zu prüfen.

3. „Bei Fußgängerüberwegen an Kreuzungen und Einmündungen ist zu prüfen, ob es nicht ausreicht, über die Straße mit Vorfahrt nur einen Fußgängerüberweg anzulegen. Bei Einbahnstraßen sollte dieser vor der Kreuzung oder Einmündung liegen. An Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt darf ein Fußgängerüberweg auf der bevorrechtigten Straße nicht angelegt werden.“

Änderungswunsch:

„Bei Fußgängerüberwegen an Kreuzungen und Einmündungen ist zu prüfen, **ob es nicht ausreicht, über die Straße mit Vorfahrt nur einen wie Fußgängerüberwege bestmöglich anzulegen sind.** Bei Einbahnstraßen sollte dieser vor der Kreuzung oder Einmündung liegen. An Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt darf ein Fußgängerüberweg auf der bevorrechtigten Straße **nicht nur in ausreichendem Abstand zur Kreuzung oder Einmündung** angelegt werden.“

Begründung:

Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs zu gewährleisten, müssen FGÜ im ausreichenden Maße angelegt werden. Eine Bevorzugung des Straßenverkehrs, der durch die ursprüngliche Formulierung vorliegen würde, ist nicht akzeptabel.

Zu Artikel 1.9 - §§39-43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtung

a)

2. „Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, sind nicht anzuordnen. Dies gilt auch für die Anordnung von Verkehrszeichen einschließlich Markierungen, deren rechtliche Wirkung bereits durch ein anderes vorhandenes oder gleichzeitig angeordnetes Verkehrszeichen erreicht wird. Abweichungen bedürfen der Zustimmung der obersten Landesbehörde. Die vorstehenden Sätze gelten nicht für Anordnungen, die auf Grundlage von § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7, Absatz 1g oder Absatz 1h StVO getroffen werden.“

Änderungswunsch:

„Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, sind **nicht nur dort** anzuordnen, **wo eine Häufung von Regelverstößen zu erwarten ist.** Dies gilt auch für die Anordnung von Verkehrszeichen einschließlich Markierungen, deren rechtliche Wirkung bereits durch ein anderes vorhandenes oder gleichzeitig angeordnetes Verkehrszeichen erreicht wird. Abweichungen bedürfen der Zustimmung der obersten Landesbehörde. Die vorstehenden Sätze gelten nicht für Anordnungen, die auf Grundlage von § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7, Absatz 1g oder Absatz 1h StVO getroffen werden.“

Begründung:

Gerade im Bereich des Abstellens von Kraftfahrzeugen wird in einigen Bereichen mit hohem Parkdruck gegen geltenden Bestimmungen verstoßen. Hier Schilder aufstellen zu können erleichtert die Arbeit der Ordnungsbehörden.

5. „Die Leichtigkeit aller Verkehrsarten ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Leichtigkeit des Verkehrs vor. Dabei ist die besondere Schutzbedürftigkeit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und der Menschen mit Behinderung besonders zu berücksichtigen. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des nichtmotorisierten Verkehrs ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“

Änderungswunsch:

„Die Leichtigkeit aller Verkehrsarten ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu **erhalten schaffen**. Die Verkehrssicherheit aller **Verkehrsteilnehmenden** geht der Leichtigkeit des Verkehrs vor. Dabei ist die besondere Schutzbedürftigkeit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer:**innen** und der Menschen mit Behinderung **und Kindern** besonders zu berücksichtigen. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des nichtmotorisierten Verkehrs **muss dabei im Vordergrund stehen ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.**“

Begründung: Die vorgeschlagenen Formulierungen suggerieren teilweise, dass die Leichtigkeit bereits für alle Verkehrsarten gegeben ist. Das ist jedoch mit Blick auf Fuß- und Radverkehr nicht immer gegeben. Zudem muss der Schutz vulnerabel Gruppen stärken in den Fokus genommen werden.

16. II. 3. „Die Sicherheit des Radverkehrs ist zu gewährleisten. Kann der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden, sollte er im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf dem Bussonderfahrstreifen zugelassen werden. Ist das wegen besonderer Bedürfnisse des Linienverkehrs nicht möglich und müsste der Radverkehr zwischen Linienbus- und dem Individualverkehr ohne Radfahrstreifen fahren, ist von der Anordnung des Zeichens abzusehen.“

Änderungswunsch:

„Die Sicherheit **und Leichtigkeit** des Radverkehrs ist zu gewährleisten. Kann der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden, sollte er im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf dem Bussonderfahrstreifen zugelassen werden. **Dieser ist daraufhin nach Möglichkeit zu verbreitern**. Ist das wegen besonderer Bedürfnisse des Linienverkehrs nicht möglich und müsste der Radverkehr zwischen Linienbus- und dem Individualverkehr ohne Radfahrstreifen fahren, ist von der Anordnung des Zeichens abzusehen. **In diesem Fall ist jedoch zwingend Tempo 30 anzuordnen.**“

Begründung: Der erhöhte Sicherheitsbedarf für Radfahrende ist durch die Änderungen eher gegeben.

16. II. 5. „Taxen sollen grundsätzlich und elektrisch betriebene Fahrzeuge dürfen auf Bussonderfahrstreifen zugelassen werden, wenn dadurch der Linienverkehr nicht wesentlich gestört wird. Satz 1 gilt nicht für Bussonderfahrstreifen im Gleisraum von Schienenbahnen. Insbesondere für den Übergang der 13 Bussonderfahrstreifen zum allgemeinen Verkehrsraum gilt für die Zulassung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen auf diesen

Bussonderfahrstreifen, dass die Gewährleistung eines sicheren und flüssigen allgemeinen Verkehrsablaufs stets vorgeht.“

Änderungswunsch:

Taxen ~~sollen grundsätzlich und elektrisch betriebene Fahrzeuge~~ dürfen auf Bussonderfahrstreifen zugelassen werden, wenn dadurch der Linienverkehr ~~und der ggf zugelassene Radverkehr nicht~~ wesentlich gestört wird. Satz 1 gilt nicht für Bussonderfahrstreifen im Gleisraum von Schienenbahnen. ~~Insbesondere für den Übergang der Bussonderfahrstreifen zum allgemeinen Verkehrsraum gilt für die Zulassung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen auf diesen Bussonderfahrstreifen, dass die Gewährleistung eines sicheren und flüssigen allgemeinen Verkehrsablaufs stets vorgeht.~~

Begründung:

Durch den in den nächsten Jahren erwartbaren, deutlichen Anstieg der Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, ist eine Freigabe von Bussonderstreifen für E-Pkw nicht zielführend. Auch eine generelle Zulassung von Taxen kann in einigen innerstädtischen Bereichen zu Problemen führen und den Zweck konterkarieren.

16. II. 16 IV „Zur Erprobung unterschiedlicher Mobilitätsformen kann ein Bussonderfahrstreifen auch freigegeben werden für

- elektrisch betriebene Fahrzeuge (Zusatzzeichen 1024-20),
- Carsharingfahrzeuge (Zusatzzeichen 1024-21),
- mehrfachbesetzte Personenkraftwagen (Zusatzzeichen 1024-22),
- andere besondere Mobilitätsformen durch geeignetes Zusatzzeichen; auf Satz 3 der Rn. 46 zu §§ 39 bis 43 wird hingewiesen.“

Änderungswunsch:

„Zur Erprobung unterschiedlicher Mobilitätsformen kann ein Bussonderfahrstreifen auch freigegeben werden für

- ~~- elektrisch betriebene Fahrzeuge (Zusatzzeichen 1024-20),~~
- Carsharingfahrzeuge (Zusatzzeichen 1024-21),
- mehrfachbesetzte Personenkraftwagen (Zusatzzeichen 1024-22),
- andere besondere Mobilitätsformen durch geeignetes Zusatzzeichen; auf Satz 3 der Rn. 46 zu §§ 39 bis 43 wird hingewiesen.“

Begründung: Durch den in den nächsten Jahren erwartbaren, deutlichen Anstieg der Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, ist eine Freigabe von Bussonderstreifen für E-Pkw nicht zielführend. Ein anderer Antrieb hat keinen positiven Effekt auf das Verkehrsaufkommen.

16. II. 19. b) 13 XI. „Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, - tagesstätten, -krippen, - horten, Spielplätzen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (z.B. Wohnheime, Tageseinrichtungen oder Werkstätten) oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr aller Verkehrsarten mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z.B. häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen an einem häufig genutzten Zugang zur Einrichtung, erhöhter Parkraumsuchverkehr, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern)

vorhanden ist. Dies gilt auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z.B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten sind. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrrichtungen müssen dabei nicht gleichbehandelt werden. Die Anordnungen können, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese beschränkt werden. Spielplätze sind öffentlich zugängliche Flächen nach den Vorgaben der Bauordnungen der Länder“

Änderungswunsch:

„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, ~~-läden~~, Spielplätzen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen ~~für geistig oder körperlich behinderte Menschen~~, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (z.B. Wohnheime, Tageseinrichtungen oder Werkstätten) oder Krankenhäusern ~~in der Regel~~ auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen ~~direkten~~ Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr aller Verkehrsarten mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger:innen, Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen an einem häufig genutzten Zugang zur Einrichtung, erhöhter Parkraumsuchverkehr, Pulkbildung von Radfahrer:innen und Fußgänger:innen) vorhanden ist. Dies gilt auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit ~~etwaige negative größere~~ Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen, ~~die nicht durch andere bauliche Anpassungen vermieden werden kann~~, zu befürchten sind. In diese Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. ~~Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen.~~ Die beiden Fahrrichtungen müssen dabei nicht ~~gleichbehandelt~~ werden. Die Anordnungen können, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese beschränkt werden. Spielplätze sind öffentlich zugängliche Flächen nach den Vorgaben der Bauordnungen der Länder“

Begründung: Der Verweis auf bauliche Anpassung sind mit Blick auf städtebauliche Entwicklung zielführend. Eine starre Begrenzung auf 300 Meter ist abzulehnen, weil solche Pauschalisierungen zu vermeiden sind.

16. II. 19. b) 13a „Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit auch entlang hochfrequentierter Schulwege in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z.B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten sind.

In die Gesamtabwägung sind Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z.B. Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleichbehandelt werden. Die Anordnung kann zeitlich beschränkt werden. Hochfrequentiert ist ein Schulweg, 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.“

Änderungswunsch:

„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit auch entlang hochfrequentierter Schulwege ~~in der Regel~~ auf Tempo 30 km/h zu beschränken. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit ~~etwaige negative größere~~ Auswirkungen auf den ÖPNV (z.B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen, ~~die nicht durch andere bauliche Anpassungen vermieden werden kann~~, zu befürchten sind. In die Gesamtabwägung sind Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z.B. Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleichbehandelt werden. Die Anordnung kann zeitlich beschränkt werden. Hochfrequentiert ist ein Schulweg, 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.“

Begründung: Der Verweis auf bauliche Anpassung ist mit Blick auf städtebauliche Entwicklung zielführend. Zudem ist Tempo 30 km/h an hoch frequentierten Straßen aus Sicherheitsgründen generell anzuordnen. Die Ausnahmefälle werden in der Folge benannt.

10. Januar 2025

Kontakt:

Leiter Verkehrspolitik

E-Mail: @bund.net

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.

Kaiserin-Augusta-Allee 5

10553 Berlin