

Stellungnahme

der Deutschen Polizeigewerkschaft (DPoIG)

**zur Zwölften Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der
Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung**

Allgemeine Verwaltungsvorschrift der Bundesregierung (Stand: 17.12.2024)

Berlin, 13. Januar 2025

1. Allgemeine Vorbemerkungen

Unter Berücksichtigung der weitreichenden Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung im Rahmen der Siebenundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 2. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 299) ist eine Konkretisierung der einzelnen Regelungen in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung ausdrücklich zu begrüßen. Hierdurch wird die Rechts- und Handlungssicherheit der für den Vollzug der StVO zuständigen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden gestärkt und ein moderner Rechtsrahmen zur Anwendung der neuen Vorschriften geschaffen.

Darüber hinaus sind jedoch seit Jahren gewisse Unzulänglichkeiten in der praktischen Anwendung einzelner Vorschriften in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift festzustellen, die zugleich im Rahmen der hier zugrundeliegenden Änderung angepasst werden könnten und daher in die Stellungnahme einfließen.

2. Anmerkungen zum Referentenentwurf

2.1 Anmerkungen zu Artikel 1 Nr. 1 b)

(„Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge“)

Die unbestimmten Rechtsbegriffe des „hinreichenden Bewegungsraums“ von Schutzstreifen für den Radverkehr sowie des „zusätzlichen Sicherheitsraum“ bei vorhandenem Seitenstreifen lassen weiterhin eine einheitliche Verwaltungspraxis wenig wahrscheinlich erscheinen. Zur Vermeidung einer heterogenen Verfahrensweise sollten konkreten Mindestabmessungen, wie unter II. Rn. 18 ff bei Radweg genannt, auch hier beziffert werden. Können diese Mindestvorgaben nicht eingehalten werden, so ist auf einen Schutzstreifen zu verzichten.

2.2 Anmerkungen zu Artikel 1 Nr. 3

(„Zu § 26 Fußgängerüberwege“)

a) Einsatzbereiche

In der Ziff. 4 wird geregelt, dass im Zuge von Grünen Wellen, in der Nähe von Lichtzeichenanlagen oder über gekennzeichneten Bussonderfahrstreifen nach Zeichen 245 Fußgängerüberwege nicht angelegt werden dürfen. Mit diesem Verbot wird zu Gunsten der Leichtigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs die Sicherheit für zu Fuß Gehende zurückgesetzt, die dem der VwV-StVO zugrundeliegenden Prinzip „Sicherheit vor Leichtigkeit des Verkehrs“ und der Vorgabe aus der VwV-StVO zu § 1 „Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit“ entgegenstehen dürfte. Auch im vorliegenden Entwurf wird dieses Prinzip in den Ausführungen zu den §§ 39 bis 43 mit dem Wortlaut „die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Leichtigkeit des Verkehrs vor“ herausgehoben. Dabei ist die besondere Schutzbedürftigkeit der nichtmotorisierten

Verkehrsteilnehmenden und der Menschen mit Behinderung besonders zu berücksichtigen.

In Ergänzung hierzu sollte eine quantitative Eingrenzung von Grünen Wellen angedacht werden, um den Blickfokus der motorisierten Verkehrsteilnehmenden nicht nur auf die Beachtung der Lichtzeichenanlagen, sondern auch auf die vulnerablen Gruppen am Straßenrand zu lenken.

b) Lage

Ausweislich der Ausführungen in der Ziffer 3 darf an Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt weiterhin kein Fußgängerüberweg auf der bevorrechtigten Straße angelegt werden. Diese Formulierung birgt bei restriktiver Auslegung die Gefahr, dass bestehende und problemlos betriebene Fußgängerüberwege zurückgebaut werden müssten, wodurch es zu einem Defizit der Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende kommt. Diesem Konfliktpotential könnte durch folgende Alternativformulierung entgegengewirkt werden: „An Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt sollte ein Fußgängerüberweg auf der bevorrechtigten Straße nicht angelegt werden“. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der Vorgabe aus Anlage 3 der StVO (zu § 42 Absatz 2), wonach im Zuge von abknickenden Vorfahrtsstraßen auf den Fußverkehr besondere Rücksichtnahme gefordert wird. Da könnte ein Fußgängerüberweg im Einzelfall durchaus dieses Vorrecht der zu Fuß Gehenden unterstützen.

c) Richtlinien

Im Übrigen wird auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) hingewiesen. Dieser Hinweis auf die alte R-FGÜ ist vor dem Hintergrund des erheblichen Überarbeitungsbedarfs der darin befindlichen Regelungsinhalte, die zudem auf keine wissenschaftlich belegten Verkehrsmengen abzielt, fragwürdig. Letztlich macht eine solche Verweisung nur Sinn, wenn die R-FGÜ den neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen angepasst wird. Vor diesem Hintergrund wird die Begründung im Abschnitt Besonderer Teil, (Zu Nummer 3 (Änderungen der VwV zu § 26 Fußgängerüberwege)

„Die Vorgabe, dass die R-FGÜ durch das zuständige Bundesministerium im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden erlassen wird, entfällt. Ziel ist, die R-FGÜ künftig als Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) fortzuschreiben.“

durchaus begrüßt, allerdings sind die Prozesse der FGSV sehr langwierig, so dass mit einer kurzfristigen Änderung der Richtlinie kaum zu rechnen ist und die Verwaltungsbehörden vor diesem Hintergrund weiterhin auf diese überholte Richtlinie verwiesen werden, was sicher kaum für eine angemessene und die mit einer Verwaltungsvorschrift angestrebte deutschlandweit einheitliche Beurteilung sorgen dürfte.

2.3 Anmerkungen zu Artikel 1 Nr. 7 („Zu § 35 Sonderrechte“)

Zugleich sind die geplanten Änderungen der Verwaltungsvorschrift „Zu § 35 Sonderrechte“ sehr kritisch zu bewerten. Darin werden den gewerblichen Transportdienstunternehmen, die von der Bundeswehr mit dem Transport ihres schweren Geräts beauftragt werden (i.d.R. Tieflader), Sonderrechte eingeräumt, ohne dass diese zivilen Fahrzeuge mit Blaulicht und Einsatzhorn ausgestattet sind. Sie können daher bei diesen Einsatzfahrten andere Verkehrsteilnehmende nicht mittels Blaulicht vor der Nutzung von Sonderrechten warnen, wie es aber bei allen in § 35 Abs. 1 StVO genannten Organisationen von VwV-StVO zu § 35 StVO unter I. zwingend gefordert wird. Diese systematische Unstimmigkeit sollte im Rahmen der Anpassung der VwV-StVO behoben werden. Eine Lösung könnte entweder eine Begleitung durch die mit Blaulicht und Einsatzhorn ausgestatteten Einsatzfahrzeuge der Feldjäger sein oder die Aufnahme der gewerblichen Transportdienstunternehmen in die Vorschrift des § 52 Abs. 3 Nr. 1 StVZO (Ausstattung mit Blaulicht).

2.4 Anmerkungen zu Artikel 1 Nr. 9 a) („Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“)

Unter Berücksichtigung der Ausführungen in der Ziff. 2 sind „Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, nicht anzuordnen“. Diese Vorgabe ist grundsätzlich zur Eindämmung des sog. „Schilderwaldes“ geeignet, allerdings gibt es Forschungsergebnisse, nach denen die Sichtweite bei Überholvorgängen auf der Landstraße häufig unterschätzt wird. Aus diesen Gründen hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat in einem Vorstandsbeschluss aus dem Jahre 2014 bereits folgende Empfehlung abgegeben:

„In Bereichen mit unzureichenden Überholsichtweiten sollte streckenbezogen geprüft werden, ob ein explizites Überholverbot anzuordnen ist. Die Kriterien für die Beurteilung ausreichender Überholsichtweiten in den Regelwerken sollten vereinheitlicht werden.“