

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



06.10.2023

Stellungnahme zum Entwurf einer [X.] Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Die im Koalitionsvertrag vorgesehene Anpassung des Straßenverkehrsrechts an neue Zielbestimmungen des Umwelt- und Klimaschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung ist für die Städte, Landkreise und Gemeinden von besonderer Bedeutung. Die kommunalen Spitzenverbände sehen hier einen hohen Bedarf, eine engere Abstimmung zwischen den Aufgaben des übertragenen Wirkungskreises als staatliche Straßenverkehrsbehörde und den eigenen kommunalen Aufgaben der Daseinsvorsorge und der Schaffung einer lebenswerten Umwelt zu ermöglichen. Die derzeit begrenzten Anordnungsbefugnisse führen nicht zuletzt zu großen Spannungen und Hemmnissen bei der Umsetzung von Klimaschutz und Mobilitätswende vor Ort und einem Flickenteppich von Einzelanordnungen (Schilderwald). Insbesondere wird von einer modernen europäischen Kommune heute erwartet, dass sie als Akteur Planungen, Infrastruktur und Regelungen abstimmt und umsetzen kann, und nicht, dass sie sich auf die Seite einer Antragstellerin begibt und verkehrsrechtliche Anordnungen vergeblich beantragt, weil gewichtige Anordnungsgründe fehlen.

Wir müssen der Stellungnahme vorausschicken, dass der von der Bundesregierung vorgeschlagene Umsetzungsweg für die neuen Zielbestimmungen in einem parallel im Bundestag laufenden Gesetzgebungsverfahren zu einem Zehnten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (BT-Drs. 20/8293) bedauerlicher Weise mit den kommunalen Spitzenverbänden nicht vorab diskutiert oder konstruktiv erarbeitet worden ist. Anhörungen oder Informationsveranstaltungen dazu fanden seitens des federführenden Verkehrsressorts nicht statt; das trifft auch auf die hier vorgeschlagene weitere Umsetzung durch Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu. Zur Kommentierung des Referentenentwurfs wurde nun eine Stellungnahmefrist von acht Werktagen eingeräumt. Die zwei Jahre seit der Veröffentlichung des Koalitionsvertrags blieben damit weitgehend ungenutzt für eine vertiefte Diskussion. Eine Auseinandersetzung zu einer Vielzahl von Änderungsvorschlägen muss daher nun durch die beteiligten Bundesministerien als Verordnungsgeber erfolgen.

Die Ausarbeitung droht dabei eher schnell und oberflächlich als gut und gründlich auszufallen. Insbesondere wurde ein in den letzten Jahren aufgelaufener dringender Änderungsbedarf an der Straßenverkehrsordnung nicht berücksichtigt, der insbesondere in den Ergebnissen einer länderoffenen AG der Verkehrsministerkonferenz zu einer „Fußverkehrs-Novelle“ im Nachgang zur bereits erfolgten „Radverkehrs-Novelle“ der StVO seinen Niederschlag gefunden hatte.

I. Allgemeine Einschätzung

Um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, die Lebensqualität und Attraktivität in den Städten, Landkreisen und Gemeinden zu verbessern und die Verkehrssicherheit und Gesundheit für die Verkehrsteilnehmenden und die Bürgerinnen und Bürger zu steigern, braucht Deutschland ein modernes Straßenverkehrsrecht. Die Kommunen benötigen deutlich mehr Entscheidungs- und Gestaltungsspielräume, damit sie vor Ort geeignete Maßnahmen schneller umsetzen können. Die im Koalitionsvertrag vorgesehene Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie flankierende rechtlich-regulatorische Maßnahmen müssen daher im Sinne einer deutlich höheren Entscheidungsbefugnis auf kommunaler Ebene umgesetzt werden.

Die nun vorgeschlagene Änderung der Straßenverkehrsordnung geht aus unserer Sicht an einzelnen Stellen in die richtige Richtung, ist aber bedeutend zu kleinteilig angelegt, stellt nicht mehr zeitgemäße Verfahrensweisen nicht umfassend auf den Prüfstand und berücksichtigt aktuelle Urteile nicht, mit negativen Folgen für die Ausgestaltung von Klimaschutz und Mobilitätswende. Statt Vereinfachungen und Klarstellungen werden eine Reihe neuer unbestimmter Rechtsbegriffe eingefügt und den Behörden neue Prüfungen bei verkehrsrechtlichen Anordnungen aufgegeben und letztlich neue Rechtsunsicherheiten geschaffen.

Den Wünschen nach mehr Entscheidungsbefugnissen bei der Festlegung von **ortsverträglichen Geschwindigkeiten wurde** nur durch zusätzliche Ausnahmen von den Verfahrensvorschriften Rechnung getragen (Tempo 30 nun vor Kinderspielflächen, Fußgängerüberwegen und "hochfrequentierten" Schulwegen, im Einzelnen kritisch dazu unten). § 45 Abs. 9 wird durch immer neue Ausnahmen angereichert, immer unübersichtlicher und für die vollziehenden Behörden wie die Bevölkerung immer unverständlicher. Es bleibt im Übrigen aber weiterhin grundsätzlich beim Nachweis „einer zwingenden Erforderlichkeit“ der Anordnung (einfacher Gefahrennachweis) zuzüglich konkreter Nachweise, dass diese das allgemeine Risiko erheblich übersteigt (besonderer Gefahrennachweis). Dies ist innerorts wie außerorts nicht mehr zeitgemäß und begrenzt weitere entscheidende Fortschritte bei der Verkehrssicherheit im Sinne der „Vision Zero“.

Wir begrüßen, dass für Maßnahmen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs i.S.v. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO-E auf das Erfordernis eines Gefahrennachweises verzichtet werden soll (§ 45 Abs. 10 StVO-E). Die Vorschrift beschränkt sich allerdings auf die „**Bereitstellung angemessener Flächen**“ für den Fuß- und Radverkehr. Auch für **begleitende Geschwindigkeitsbegrenzungen** wäre - **innerorts wie außerorts** - ein Verzicht auf den qualifizierten Gefahrennachweis nötig, um bereits „vorsorgend“ zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen zu können und nicht erst nachträglich bei einer nachgewiesenen deutlichen Steigerung des Unfallgeschehens. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende im ländlichen Raum vermissen wir weiterhin eine Möglichkeit, auf dafür geeigneten, schwach befahrenen, gut einsehbaren und ausreichend breiten Außerortsstraßen „**Schutzstreifen außerorts**“ mit begleitenden Geschwindigkeitsbegrenzungen anordnen zu können. Wir verweisen insoweit auf den Erlass des Landes Baden-Württemberg und fordern den Bund auf, Schutzstreifen außerorts als ergänzenden Lösungsbaustein zum Lückenschluss in der Fläche auch bundesweit zu ermöglichen.

Die vorgeschlagenen Änderungen zur **Parkraumbewirtschaftung** werten wir als nicht ausreichend, um schnelle Verbesserungen in der Parkplatzsituation insbesondere in den Großstädten zu erzielen. Die Parkraumbewirtschaftung stellt ein zentrales und besonders wirksames Instrument zur Verbesserung des Stadtverkehrs dar. Sie dient der Verteilung der knappen Stellplätze und der Reduktion des Autoverkehrs auf ein stadtverträgliches Maß. Die Parkraumbewirtschaftung zeigt einen nachhaltigen Lenkungseffekt auf die Verkehrsmittelwahl und das Verkehrsverhalten. Sie trägt zur deutlichen Entspannung der Parksituation tagsüber bei. Weitere Auswirkungen ergeben sich infolge des verringerten Autoverkehrs: Klimawirkungen, Luftverschmutzung und Lärm nehmen ab, die Lebensqualität in den Städten erhöht sich.

Schließlich erfüllt der Verordnungsentwurf nicht die Forderung zur **Wandlung der Erprobungsklausel im Straßenverkehrsrecht in eine Innovationsklausel** auch für Klimaschutz, Umwelt, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung. Die in der laufenden StVG-Änderung in § 6 Abs. 4a vorgesehene Inbezugnahme des § 6 Abs. 1 Ziffern 15 und 18 StVG, welche den Ordnungsgeber zur Regelung des Verkehrsversuchs ermächtigt, wird im Verordnungsentwurf nicht umgesetzt. Die neuen Ziele können so für Verkehrsversuche nicht zu Grunde gelegt werden. Verkehrsversuche sind gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO vielmehr auch weiterhin nur zulässig „zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen“. Angefügt wird allein eine neue Ziffer 7 mit einer spezialrechtlichen Regelung zur Erprobung von neuen Mobilitätsformen auf Busspuren und zur Flächenbereitstellung für Rad- und Fußverkehr, die damit allein die neuen Zielbestimmungen aufgreift.

Die Verordnung eröffnet daher für die klimapolitische Zielerreichung 2030 und 2045 und die weitere Stärkung der Verkehrssicherheit (Vision Zero) keine hinreichenden Perspektiven.

Für die Städte, Landkreise und Gemeinden ist entscheidend, dass eine **integrative Abstimmung** von Verkehrsplanung und Städtebau, Straßenverkehr und Umwelt, Klima und Gesundheit erfolgen kann. Daher sind die Ziele aus unserer Sicht so zu verankern, dass diese umfassend und untereinander abgestimmt vor Ort bei allen Maßnahmen - auch solchen der Erprobung - berücksichtigt werden können. Eine regulative Aufspaltung zwischen verkehrsimmanenten Zielen und den neuen Zielbestimmungen in den praktischen Regelungen gilt es zu vermeiden. Insofern sehen wir auch noch Nachbesserungsbedarf im Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des StVG und bei der Ausfüllung der Verordnungsermächtigungen nach heutigem Stand des Gesetzentwurfs.

Schließlich muss auch die vom Bundesrat (BR-Drs. 381/23 - Beschluss) für das StVG geforderte **Unterscheidung zwischen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs** zu einer veränderten Umsetzung in der Rechtsverordnung führen. Die Unterscheidung begrüßen wir ausdrücklich als Verbesserung und sehen diese auch im Hinblick auf die unterschiedlichen verfassungsrechtlich geschützten Belange als gerechtfertigt an. Im Ergebnis müssen auf der neuen Grundlage erlassene Rechtsverordnungen und auf ihnen beruhende Anordnungen neben den neuen Zielen die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen und die Verkehrssicherheit darf nicht entgegenstehen. Es darf in keinem Fall der Eindruck entstehen, dass neue Ziele zulasten der Verkehrssicherheit umgesetzt werden sollen.

In Ausfüllung der von uns ebenfalls unterstützten Forderung des Bundesrates (BR-Drs. 381/23 - Beschluss), die **Ausrichtung auf die „Vision Zero“** im StVG ausdrücklich zu ergänzen, ist die **Anordnung von „präventiven Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“** im Sinne der Gefahrenvorsorge unbedingt auch in der Verordnung aufzunehmen. Eine vorausschauende und auf eine hohe Verkehrssicherheit ausgelegte Gestaltung des öffentlichen Straßenraums und eine damit verbundene Anordnungsbefugnis muss ganz maßgeblich parallel in Planungsentscheidungen der Kommunen und Verfügungen der unteren Straßenverkehrsbehörden einfließen können.

Entscheidend für die kommunalen Spitzenverbände ist, dass der Ordnungsgeber auf Basis des geänderten StVG unmittelbar eine Anpassung der StVO vornimmt, die die Berücksichtigung der Ziele und eine integrative Betrachtung der Anordnungsvoraussetzungen durch die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden in allen wesentlichen Bereichen erlaubt. Das ist aktuell noch nicht ersichtlich. Wir bedauern, dass eine Änderung der StVO vor Abschluss der StVG-Novelle mit großer Eile auf den Weg gebracht wird, ohne die notwendigen Umsetzungsschritte mit Ländern und Kommunen zu erörtern. Tatsächlich scheint es, der Ordnungsgeber wolle mit dem aktuell vorgelegten Referentenentwurf zur Änderung der StVO nur weitere begrenzte Ausnahmen und Einzelfälle regeln, den Bestand der StVO aber geradezu vor neuen Zielbestimmungen schützen.

Im Ergebnis werten wir die vorgeschlagenen Anpassungen als einen kleinen Schritt in die richtige Richtung, der jedoch viel Potential zur Schaffung von weitergehenden Möglichkeiten für die Kommunen zur Verwirklichung der Vision Zero und zur Umsetzung der Mobilitätswende ungenutzt lässt.

II. Zu Einzelheiten des Verordnungsentwurfs

Zur Überschrift

Bezüglich der Zählung der Änderungsverordnungen dürfte es sich um die 21. (XXI.) und nicht wie in eckigen Klammern angegeben die 10. [X.] Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften handeln.

Zu Artikel 1, Nr. 2 - § 25 Abs. 3 Satz 1 Fußgängerquerung

Die verhaltensrechtliche Änderung in § 25 Absatz 3 Satz 1 StVO, wonach Straßen nur auf „kurzem“ und nicht mehr auf „dem kürzesten“ gequert werden müssen, wird von uns grundsätzlich unterstützt. Sie gewährt insbesondere haftungsrechtliche Vorteile für Zufußgehende. Es gibt aus unserem Mitgliedsbereich allerdings auch Bedenken im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, da sich Zufußgehende durch die Änderung zu verkehrswidrigen Querungen der Straße ermuntert fühlen könnten. Es sollte insofern klargestellt werden, dass jedenfalls „diagonales Queren“ mit schädlichen Folgen für die Verkehrssicherheit ausgeschlossen bleibt.

Es fehlt allerdings weiterhin eine fußgängerfreundliche Regelung, die parallel zur Vorfahrtstraße querende Fußgänger (analog zu den Kfz und Fahrrädern in Vorfahrtrichtung) nicht nur gegenüber den Abbiegern, sondern auch gegenüber den Einbiegern aus der vorfahrtrechtlich untergeordneten Straße bevorrechtigt.

Zu Artikel 1 Ziffer 4 - § 35 StVO-E

Die Änderungen des § 35 StVO tragen wir mit. Wir regen allerdings an, die Änderungen nicht auf von der Bundeswehr beauftragte „gewerbliche“ Transportdienstunternehmen zu beschränken, sondern allein nur auf eine Beauftragung durch die Bundeswehr abzustellen (Streichung des Wortes „gewerblich“).

Zu Artikel 1 Nr. 5 – Änderung des § 45 StVO

Die zusätzlichen Ausnahmetatbestände für Tempo 30-Regelungen im Hauptverkehrsstraßennetz und die Sicherung und Ausdehnung der Möglichkeiten für Lückenschlüsse bei Tempo 30 werden von kommunaler Seite grundsätzlich begrüßt. Mit Blick auf den ÖPNV und die Fahrplanstabilität ist eine Ausdehnung von Tempo 30 insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen immer einer Einzelfallbetrachtung zu unterziehen. Insoweit ist es wichtig, dass die Kommunen die nötigen Entscheidungsspielräume erhalten, die verkehrlichen Verhältnisse entsprechend der Notwendigkeiten vor Ort in der einen wie der anderen Richtung zu gestalten.

Hinsichtlich der einzelnen Änderungen von § 45 StVO ist kritisch anzumerken, dass eine Reihe neuer, nicht konkret definierter Begrifflichkeiten eingeführt werden, die ohne weitere Konkretisierung im Verordnungstext oder zumindest in der Ordnungsbegründung im praktischen Vollzug zu erheblichen Rechtsunsicherheiten führen werden. Das betrifft im Einzelnen insbesondere Begrifflichkeiten in § 45 Abs. 1 S.2 Nr. 7, Abs. 1b, Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 wie „Schutz der Umwelt, darunter Klimaschutz“, „Schutz der Gesundheit“, „hochfrequentierte Schulwege im nicht unmittelbaren Bereich von Schulen“, „unmittelbarer Bereich von Fußgängerwegen“ und...

Zu Artikel 1 Nr. 5 a) aa) - § 45 Abs. 1 S.2 Nr. 6

Es fehlt eine Anwendung der neuen Ziele Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung auf den in § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 StVO geregelten Verkehrsversuch. Die in der StVG-Änderung in § 6 Abs. 4a des StVG-Entwurfs vorgesehene Inbezugnahme des § 6 Abs. 1 Ziffern 15 und 18 StVG, welche den Ordnungsgeber zur Regelung des Verkehrsversuchs ermächtigen, wird im Verordnungsentwurf nicht umgesetzt. Die neuen Ziele können so für Verkehrsversuche nicht zu Grunde gelegt werden. Verkehrsversuche sind gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO auch weiterhin nur zulässig „zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen“.

Die kommunalen Spitzenverbände halten die Umsetzung an zentraler Stelle des Verordnungsentwurfs für zu schwach und enttäuschend, da aktuellen Urteilen etwa zu Verkehrsversuchen in Gießen oder Köln-Deutz nicht Rechnung getragen wird. Aus unserem Mitgliedsbereich erreichen uns vermehrt Hinweise, dass Verkehrsversuche bereits im Ansatz scheitern, da die „zwingende Notwendigkeit von Anordnungen“ nicht nachgewiesen werden kann. Wir treten für den Wandel der Erprobungsklausel hin zu einer umfassenden Innovationsklausel ein, damit Verkehrsversuche zur Erprobung von verkehrlichen Maßnahmen des Klima- und Umweltschutzes, Gesundheit und städtebaulicher Entwicklung umfassend durchgeführt werden können.

Entsprechend fordern wir, die Ziffer 6 wie folgt zu ergänzen:

„6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen, auch zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, sofern die Verkehrssicherheit gewahrt und die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt sind.“

Folgeänderung:

Um eine Wortwiederholung zu vermeiden, wird vorgeschlagen die Ziffer 7 entsprechend zu ändern:

„7. ~~zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, sofern die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt sind~~ unter denselben Voraussetzungen wie Nr. 6 2. Halbsatz hinsichtlich ...“

zu Artikel 1 Nr. 5 a) bb) - § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO-E

Die Intention des Ordnungsgebers, Sonderfahrstreifen und ÖPNV-Priorisierung wie auch die Flächenbereitstellung für den Rad- und Fußverkehr zu unterstützen, wird ausdrücklich begrüßt. Die Umsetzung der neuen Zielbestimmung des StVG wird allerdings auf diese Ziffer begrenzt und ist entsprechend bedeutend zu gering, um den Kommunen die notwendigen Handlungsspielräume einzuräumen.

Die Voraussetzungen und Anordnungsgründe für Nr. 7a (Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigten Lichtzeichenregelungen für den Linienverkehr) und Nr. 7 b (Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Radverkehr sowie für den Fußverkehr) - u.a. insbesondere die „Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter der Klimaschutz“ sowie der „Schutz der Gesundheit“ - sollten zumindest in der Verordnungsbegründung im Einzelnen näher erläutert werden. Der Gesundheitsschutz war in der StVO bislang v.a. unter § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO („Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen“) verortet. Es sollte entsprechend klargestellt werden, inwieweit mit dem „Schutz der Gesundheit“ darüber hinaus noch weitere Aspekte erfasst werden sollen und welche dies sind.

Ferner ist aus Sicht der Vollzugspraxis unklar, welche Nachweise erbracht werden müssen, um die genannten Anordnungsgründe zu erfüllen. Die Erläuterung in der Verordnungsbegründung („vertretbarer Aufwand“ für einen „prognostischen Vorher-Nachher-Vergleich“) bietet hierfür keinen eindeutigen Maßstab.

Die Erprobung der Anordnung von Sonderfahrspuren für verschiedene Mobilitätsformen (Nr. 7a) wird in der Mitgliedschaft vielfach auch kritisch gesehen, da der Straßenraum eine zusätzliche Einrichtung von gesonderten Fahrspuren nicht hergibt oder heute bereits erzielte Beschleunigungseffekte des ÖPNV in Frage stellt. Nach Aussage verschiedener Städte wird die Erprobung neuer Mobilitätsformen und ihre integrative Berücksichtigung auf einer sog. „Umweltspur“ allerdings weiterhin als zielführend angesehen. Als Beispiel kann die sog. „Kombispur“ (die Kombination von Fahrrad- und Abbiegespur) im städtischen Kontext dienen.

Durch das nachgeordnete Regelwerk sind hier insbesondere die Beschleunigung des ÖPNV, aber auch die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr zu gewährleisten.

Zu Artikel 1 Nr. 5 b) - § 45 Abs. 1b StVO-E

Wir begrüßen die Forderung des Bundesrates, als Begünstigte des Parkraummanagements in § 6 Abs. 1 Nr. 15 b StVG neben den Bewohnern auch gebietsansässige Unternehmen, Institutionen, Organisationen und soziale Einrichtungen zu benennen. Insbesondere Handwerksbetriebe und soziale Einrichtungen klagen in städtischen Quartieren zunehmend über Parkraumangel. Der vielerorts gebräuchliche „Handwerkerparkausweis“ und seine Wirkungen im Hinblick auf die Parkberechtigung in parkraumbewirtschafteten Zonen würde damit auf eine solide rechtliche Grundlage gestellt. Das Wort „gebietsansässig“ verstehen wir dabei so, dass die Einrichtung nicht in der Parkraumzone ihren Firmensitz haben muss. Es sollte insoweit klargestellt werden, dass es auf den Betätigungsraum der betroffenen Unternehmen und sozialen Einrichtungen ankommt. Die Änderungen im StVG erfordern auch entsprechende Anpassungen bei der Umsetzung in der StVO.

Die angedachten Neuregelungen zum Bewohnerparken, insbesondere auch durch Erwähnung eines drohenden Parkraumangels, sind grundsätzlich zu begrüßen, greifen aber zu kurz. Zunächst ist die Nachweisschwelle für den „erheblichen Parkdruck“ zu verringern. Heute bestehen durch erheblichen Parkraumangel in nahezu allen städtischen Zentren, allein auf Grundlage der wachsenden Zahl privater Fahrzeuge, so große Verdrängungseffekte, dass das komplexe und kleinteilige Nachweisverfahren gänzlich in Frage zu stellen ist. Daher sollte die Vorschrift die Anforderungen an das Nachweisverfahren senken und diese nicht auf eine „konkretisierte städtebaulich-verkehrsplanerische Erwägung“ übertragen. Damit würde auch vermieden, dass auf den unbestimmten und kaum greifbaren Begriff eines „drohenden“ Parkraumangels zurückgegriffen werden muss.

Die ergänzte Regelung ist nur dann ein Zugewinn für kommunalen Handlungsspielraum, wenn hierfür kein eigenes städtebaulich-verkehrsplanerisches Konzept notwendig ist, sondern ein solches eine weitere und nebenstehende Möglichkeit zur Anordnung von Bewohnerparken darstellt.

Zu Artikel 1 Nr. 5 c) - § 45 Abs. 1j StVO-E

Der Deutsche Städtetag und der Deutsche Landkreistag halten die Klarstellung einer Antragsbefugnis der Gemeinden in Absatz 4a Satz 2 StVG-E und ihre Umsetzung im § 45 Abs. 1j StVO-E nicht für erforderlich. Schon heute werden die Unteren Straßenverkehrsbehörden von Amts wegen sowie auf Antrag tätig. Ein förmliches Antragsrecht zwischen Behörden kennt unsere Rechtsordnung sonst nicht. Der Deutsche Städte- und Gemeindebund begrüßt die Antragsbefugnis dagegen .

Einvernehmlich für erforderlich gehalten wird demgegenüber eine Anpassung der Anordnungsbefugnisse der Straßenverkehrsbehörden, damit begründeten Vorhaben und Anträgen der Kommunen mit Blick auf die Ziele Verkehrssicherheit, Leichtigkeit des Verkehrs, Umwelt- und Klimaschutz, Schutz der Gesundheit und Städtebau besser Rechnung getragen werden kann.

Zu Artikel 1 Nr. 5 d) aa) - § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 4 StVO-E:

Die vielerorts nach kurzen Abschnitten wechselnde Beschilderung der Geschwindigkeitsbegrenzungen muss im Sinne einer besseren Verständlichkeit und damit höheren Akzeptanz vereinfacht werden. Ferner müssen die unteren Behörden die Möglichkeit erhalten, für einen gleichmäßigen Verkehrsfluss zu sorgen, der für Klimaschutz und Umweltaspekte vorteilhaft ist.

Der **Lückenschluss zwischen zwei Geschwindigkeitsbegrenzungen** war lt. VwV-StVO zu Zeichen 274 Rdnr. 14 bereits möglich. Mit dem Regelungsvorschlag wird er rechtlich abgesichert und auf bis zu 500 m (gegenüber bisher nur 300 m) ausgedehnt; das wird ausdrücklich begrüßt. Die VwV-Regelung erstreckt sich auf alle innerörtlichen Geschwindigkeiten, die nun vorgeschlagene Rechtsänderung begrenzt dagegen ausdrücklich auf Tempo 30 und schließt damit beispielsweise 40 km/h ausdrücklich aus. Das lehnen wir ab und regen die **Änderung der Worte „zwischen zwei Tempo 30-Strecken“ in „zwischen zwei geschwindigkeitsbegrenzten Strecken“** an. Eine Gefahrenlage darf für den Lückenschluss nicht Voraussetzung sein. Es sollte daher zur Ziffer 4 in der Begründung klargestellt werden, dass die einfache Gefahr durch die angrenzenden Streckenabschnitte indiziert ist.

Allerdings wird eine weitere Klarstellung für erforderlich gehalten, ob der Lückenschluss nur bei anordnungsgleichen Konstellationen oder auch bei unterschiedlichen Anordnungsgründen (Verkehrssicherheit, Lärmschutz etc.) und zu bestimmten unterschiedlichen Zeiten möglich ist. Wir setzen uns für letzteres ein und plädieren hier für einen großen Ermessensspielraum. Die Detailregelung kann der VwV-StVO überlassen bleiben.

zu Artikel 1 Nr. 5 d) bb) - § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 6

Die Ergänzung weiterer Ausnahmefälle, um Tempo 30 innerorts anordnen zu können, geht zwar in die richtige Richtung, ist jedoch nicht weit genug. Ein Großteil der Städte und Gemeinden wünscht sich weitergehende Anordnungsmöglichkeiten von Geschwindigkeitsbeschränkungen und eine Reduzierung der Anordnungsvoraussetzungen. Obwohl im Entwurf zur Änderung des StVG dem Grunde nach hierfür die Möglichkeit geschaffen wird, werden die Handlungsmöglichkeiten der Kommunen nur in sehr begrenztem Maße erweitert. Gerade in Hinblick auf Aspekte der Verkehrssicherheit, beispielsweise den Schutz Radfahrender im Mischverkehr an Hauptverkehrsstraßen, braucht es weitergehende Möglichkeiten, auch auf längeren Strecken Tempo 30 anzuordnen. Zu nennen sind beispielsweise Ortsdurchfahrten, häufig in ländlichen Räumen, wo Gebäude eng an klassifizierten Hauptverkehrsstraßen stehen. Hohe Differenzgeschwindigkeiten zwischen motorisierten Fahrzeugen und Radfahrenden leiten in solchen Fällen den Radverkehr hin zu einer illegalen Nutzung von Nebenanlagen oder die Verkehrsteilnehmenden verzichten gänzlich auf das Fahrrad. Ähnliche Konstellationen melden unsere Mitglieder auch auf Landstraßen außerorts, wo eine Begrenzung auf Tempo 70 oftmals scheitert. Schließlich können auch in den Radverkehrsführungen innerorts, wo die Schaffung einer gesonderten Fahrradinfrastruktur oder die Umwandlung in eine Fahrradstraße nicht möglich ist, solche Anordnungsnotwendigkeiten bestehen.

Es wird grundsätzlich begrüßt, dass die Anordnung von Tempo 30 im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen erleichtert werden soll. Es bedarf allerdings näherer Konkretisierung, was in diesem Zusammenhang unter „unmittelbarem Bereich“ zu verstehen ist in Bezug auf die Länge der Strecke, für die Tempo 30 angeordnet werden kann; im Bereich von sensiblen Einrichtungen gilt eine max. Länge von 300 m (vgl. VwV-StVO zu Zeichen 274, Ziff. XI., Rn. 13), die beiden Fallkonstellationen erscheinen aber nicht ohne Weiteres

übertragbar. Ferner besteht Klarstellungsbedarf, ob auch Tempo 30-Abschnitte an Fußgängerüberwegen zum Lückenschluss nach § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 4 StVO-E berechtigen.

Allgemein wird darauf hingewiesen, dass sich Fußgängerüberwege - entgegen den Ausführungen in der Begründung des Verordnungsentwurfs - überwiegend gerade im Hauptverkehrsstraßennetz befinden. Im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz (Tempo 30-Zonen) sind Fußgängerüberwege dagegen in der Regel entbehrlich, da eine Bündelung der Fußgängerverkehre nicht notwendig ist (so ausdrücklich Abschnitt 2.1 der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen, R-FGÜ, die auf Grundlage von § 26 Abs. 6 VwV-StVO Rn. 16 eingeführt wurden). Ferner sollen FGÜ lt. VwV-StVO nicht in Tempo 30-Zonen angelegt werden. Nach Einführung von Tempo 30-Zonen wurden dort daher ganz überwiegend keine Fußgängerüberwege angelegt. Dieser Wertungswiderspruch ist durch ergänzende Erläuterung in der Änderungsverordnung und durch nachfolgende Anpassung der R-FGÜ aufzulösen.

Die Ermöglichung einer Anordnung von Tempo 30 nicht nur im unmittelbaren Bereich von Schulen, sondern auch an hochfrequentierten Schulwegen im nicht unmittelbaren Bereich der Schule, wird als solche begrüßt. Die Formulierung *„hochfrequentierte Schulwege“* ist allerdings unpräzise. Ohne weitere Konkretisierung und Erläuterung wird dieser unbestimmte Rechtsbegriff erhebliche Schwierigkeiten in der Vollzugspraxis bereiten. Es sollte vom Verordnungsgeber näher bestimmt oder zumindest erläutert werden, nach welchen Kriterien – insbesondere auch in kleineren Gemeinden und ländlichen Räumen – in Abhängigkeit von Gemeindegroße und (Fuß-)Verkehrsaufkommen eine Hochfrequenz begründet werden und in welchem räumlichen Umfeld der Anordnungsgrund greifen kann. Dabei könnten kommunale Schulwegpläne und dort verzeichnete Hauptäste der Zuwegung zu ein oder mehreren Schulen eine wichtige Rolle spielen.

Die Einfügung von „Spielplätzen“ als neuer sensibler Bereich wird begrüßt. Auch weitere Einrichtungen, die stark von Kindern besucht werden, sind jedoch schützenswert und sollten in die Auflistung mindestens aufgenommen werden. Dies betrifft beispielsweise Sport- und Freizeitanlagen (z. B. Skaterparks, Outdoor-Fitnessparks etc.), die ebenfalls in großem Maße von Kindern frequentiert werden. Im Verordnungstext oder zumindest in der Verordnungsbegründung sollte zumindest klargelegt werden, dass auch diese als „Spielplätze“ gelten. Eine Ergänzung um „Kinderheime“ als weiterer sensibler Bereich würde ebenfalls begrüßt. Der Umstand, dass die Liste sensibler Bereiche kaum vollständig sein kann, verdeutlicht, dass es statt einer weiteren Anreicherung von Ausnahmetatbeständen einer Grundregelung zu § 45 Abs. 9 StVO bedarf, die Entscheidungsspielräume für ortsangepasste Lösungen eröffnet.

Durch die Änderung wird zusätzlicher Aufwand in Qualität und Quantität für die Straßenverkehrsbehörden und auch Straßenunterhaltsbehörden sowie Überwachungskräfte entstehen, ohne dass die Änderungen zu einer wirklichen Flexibilisierung und mehr Handlungsspielraum in den Kommunen beitragen.

zu Artikel 1 Nr. 5 d) cc) - § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 7a StVO-E

Die Ergänzung um „Sonderfahrstreifen“ ist unklar und muss konkretisiert werden. Klarheit würde hier die Festlegung auf Bussonderfahrstreifen für den Linienverkehr schaffen.

zu Artikel 1 Nr. 5 d) ee) - § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 9 und Nr. 10 StVO-E

Die **Aufnahme von Bussonderstreifen** als zusätzliche Ausnahme wird an dieser Stelle begrüßt. Die VwV ist entsprechend anzupassen.

Die **Aufnahme von Fußgängerüberwegen** als zusätzliche Ausnahme an dieser Stelle wird ausdrücklich begrüßt und entspricht einer Vielzahl von Hinweisen aus unserer Mitgliedschaft. Bislang kommt die Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) zur Anwendung, wonach die verkehrlichen Voraussetzungen mit mindestens 50 Querungen in der Spitzenstunde präzisiert werden. Außerhalb des möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches können FGÜ in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden. Es bedarf einer Klarstellung, dass durch die Rechtsänderung auch niedrigere Querungszahlen einen begründeten Ausnahmefall darstellen.

Wir regen darüber hinaus an, auch den Verkehrsversuch in § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 10 StVO zu verankern. Für **Pilotprojekte** ist ein **vollständiger Entfall des Gefahrennachweises** erforderlich. Derzeit ist auch für Verkehrsversuche nach § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO zunächst ein Gefahrennachweis zu führen, bevor über verkehrsrechtliche Anordnungen Maßnahmen hinsichtlich etwaiger Auswirkungen erprobt werden können (Die ständige Rechtsprechung spricht diesbezüglich davon, dass die Regelung nicht der „Gefahrerforschung“ dient). Dadurch wird die Umsetzung zahlreicher verkehrlicher und planerischer Ziele der Kommunen deutlich beschränkt. So können provisorische Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie etwa „Modale Filter“ oder Fußgängerzonen vor einer Umwidmung und vor baulichen Umgestaltungen häufig nicht getestet werden, weil die strengen Anforderungen der StVO an eine Gefahrenlage nicht erfüllt sind. Um angestrebte planerische Veränderungen bestmöglich umsetzen zu können, sind vorherige pilothafte Erprobungen zielführend, weil dadurch vorher nicht absehbare Auswirkungen besser in die Planung einfließen können und auch eine Bürgerbeteiligung während einer Pilotphase Vorteile bringt

Zu Artikel 1, Nr. 7 - § 52 – Befristung der Verkehrsversuche

Es wird auf ein augenscheinliches Redaktionsversehen hingewiesen: Im neuen § 52 Abs. 6 wird auf „Anordnungen im Sinne des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 Buchstabe b [...]“ verwiesen. Da es um die Befristung von Sonderfahrstreifen geht, müsste der Verweis richtigerweise auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 Buchstabe a lauten.

Die Verkehrsversuche sollten den Zeitraum von vier Jahren ab Einführung abdecken. Eine Befristung der Gesamtregelung in der StVO sollte aus unserer Sicht den Zeitraum bis 2030 abdecken.

zu Artikel 1, Nr. 8 - Änderung Anlage 2 (Ladezone)

Die Einführung eines Verkehrszeichens „Ladezone“ wird überwiegend begrüßt. Die zeitliche Begrenzung (Ziffer 3 zum Vz.) sollte wegen der notwendigen Flexibilität auch als Kann-Vorschrift ausgestattet werden. Wir regen zudem an, in der Erläuterung zum Vz. auch eine Definition des Vorgangs des Be- und Entladens vorzunehmen (sonst Begründung oder VwV-StVO).

Der Bußgeldkatalog sollte entsprechend parallel angepasst werden. Unabdingbar für das Funktionieren des Verkehrszeichens „Ladezone“ ist eine gesonderte Bußgeldvorschrift. Die

Höhe sollte in Anlehnung an Stellflächen für Carsharing und Elektromobilität (55 €) festgelegt werden.

Die Markierung der Ladezone selbst sollte nicht in der StVO geregelt werden, auch um Flexibilität bei unterschiedlichen Formen der Ausgestaltung zu ermöglichen.

In der Praxis sind zum Be- und Entladen bereits Zeichen 286 (Halteverbot) mit Zusatzzeichen 1012-30 („Ladezone“) eingeführt. Deshalb wird in unserem Mitgliedsbereich z. T. keine Notwendigkeit für ein neues Zeichen gesehen. Zur Vermeidung unnötigen Sach- und Verwaltungsaufwands ist sicherzustellen, dass bestehende Regelungen nicht „umgeschildert“ werden müssen.

Moderne Methoden wie z. B. eine digitale Buchung von Ladezonen werden bisher nicht in Angriff genommen, sind aber insbesondere im Hinblick auf ihre rechtliche Umsetzungsmöglichkeit zu untersuchen.

III. Weitere Regelungsbedarfe

Zeitnahe Anpassung der VwV-StVO und weiterer Richtlinien/Regelwerke

Es muss zwingend eine schnelle Anpassung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) erfolgen. Auch weitere Richtlinien und technische Regelwerke bedürfen einer zeitnahen Anpassung. Ohne entsprechende Anpassungen laufen die vorgeschlagenen Änderungen der StVO teilweise ins Leere. Dies betrifft beispielsweise die vorgesehene Erleichterung mit den Ergänzungen des § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO mit den neuen Nummern „9. Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245)“ und „10. Fußgängerüberwege“.

Die VwV-StVO sieht bzgl. der Bussonderfahrstreifen etwa vor, dass diese in der Regel nur bei mindestens 20 Omnibussen des Linienverkehrs in der Spitzenstunde angeordnet werden sollen (II Nr. 12 VwV-StVO zu Zeichen 245). Hinsichtlich der Fußgängerüberwege verweist die VwV-StVO zu § 26 auf die R-FGÜ, wo u. a. Vorgaben zu den Verkehrszahlen oder Festlegungen wie „in Tempo-30-Zonen in der Regel entbehrlich“ verankert sind. Wie auch im Bericht der Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz vorgesehen, ist hier eine grundlegende Überarbeitung der Richtlinien für Fußgängerüberwege erforderlich.

Wie oben dargestellt, lassen einige Formulierungen im Verordnungsentwurf etwa zu den Belangen des Klima-, Umwelt- oder Gesundheitsschutzes viel Interpretationsspielraum, weshalb über Nachbesserungen in der Begründung hinaus eine Konkretisierung etwa zu Darlegungsaspekten im Hinblick auf zu erwartende Gerichtsverfahren und bundesweit einheitliche Kriterien wünschenswert sind.

Für die Planungs- und Rechtssicherheit wird ein klarstellender Hinweis in den neu zu fassenden VwV-StVO als überfällig angesehen, dass sich der Begriff der „Leichtigkeit des Verkehrs“ auf alle Verkehrsarten und nicht nur den Kfz-Verkehr bezieht, das Gesamtsystem zu berücksichtigen ist und letztlich die schwächsten Verkehrsteilnehmenden (Fuß-, Radverkehr) den Maßstab setzen. Mit den Ausführungen auf den Seiten 20f in der Verordnungsbegründung (zu Doppelbuchstabe bb) wird dies zumindest ansatzweise erwähnt. Wünschenswert wäre zudem eine Hilfestellung für Anordnungs- und Entscheidungsträger,

welchen Verkehrsarten bei Flächenkonkurrenzen in der Abwägung Vorrang einzuräumen ist, etwa im Hinblick auf die Verwirklichung von Klimazielen.

„Vision Zero“ und erforderliche Folgeschritte

Mit der Aufnahme der „Vision Zero“ in der VwV-StVO (Ziff. I zu § 1) im Rahmen der Änderung im Jahr 2021 wurde ein erster wichtiger Schritt gemacht. Wenn dieses Ziel ernst genommen wird, muss mit den aktuell laufenden Rechtsänderungen (StVG und StVO) auch eine gesetzliche Verankerung erfolgen und in der StVO Maßnahmen zur „präventiven Verkehrssicherheitsarbeit“ als nächster Schritt erfolgen. Wie bei allen Maßnahmen nach der StVO müssen auch bei derartigen Maßnahmen umfassende Abwägungsprozesse unter Berücksichtigung sämtlicher betroffener Belange erfolgen. Insofern gilt es, die Anforderungen an die Tatbestandsvoraussetzungen mit den besonderen Gefahrennachweisen generell oder in einzelnen Schritten weiter zu reduzieren, um zielorientiert die „Vision Zero“ verfolgen zu können. Soweit an der schrittweisen Reduzierung festgehalten wird, sollte der besondere Gefahrennachweis nach § 45 Abs. 9 StVO mindestens auch für weitere Regelungen wie die Anordnung von z.B. Fahrradstraßen oder Einbahnstraßen entfallen.

Sichthalteverbote erhöhen

Weiterhin sollten insbesondere auch im Sinne der Verkehrssicherheit („Vision Zero“) die gesetzlichen **Sichthalteverbote vor Kreuzungen in § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO** vereinheitlicht (unabhängig von angrenzendem Radweg für mehr Klarheit) und auf mindestens 10 m erhöht werden. Der Bericht der Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz (2021) sah bei 50km/h oder höher 20 m und bei unter 50km/h 10 m vor.

Gebühren für Bewohnerparken - GebOST

Wir regen an, auch den Erlass von Gebühren (§ 6a Abs. 5a und Abs. 6 StVG) auf die neuen Ziele zu stützen und entsprechend zu überdenken. In den meisten Ländern gilt weiterhin die maximale Gebührenhöhe für Bewohnerparken von 30,70 Euro. Ein schneller und einfacher Weg, allen Kommunen die Erhebung angemessener Gebühren unter Berücksichtigung des wirtschaftlichen Wertes des Parkens zu ermöglichen, liegt in der bundesweiten Anpassung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOST). Das hilft, unnötige Arbeit an Landesverordnungen zu vermeiden, und liefert einen einheitlichen Rechtsrahmen für alle Kommunen.

Negativbeschilderung zusätzlich zu Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge frei“

Parallel zum StVO-Verfahren erfolgt zurzeit eine Evaluation der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung. Die besorgniserregenden Ergebnisse in Bezug auf die Verkehrssicherheit sind dem BMDV aus den vergebenen Gutachten bereits bekannt. Es soll daher aus unserer Sicht die Möglichkeit geschaffen werden, nicht nur positiv zusätzliche – nicht zugelassene Infrastruktur – für Elektrokleinstfahrzeuge freizugeben (Zusatzzeichen ist eingeführt), sondern gefahrenabhängig auf zulässiger Infrastruktur die Durchfahrt für Elektrokleinstfahrzeuge durch Verkehrszeichen umgekehrt auch zu beschränken. Ein entsprechendes Verkehrszeichen sollte daher in der StVO vorgesehen werden.

§ 29 StVO – Kriterien für die übermäßige Straßenbenutzung

Eine Änderung des § 29 StVO war in der letzten Novelle gescheitert, obwohl diese sinnvoll und von der Verkehrsseite der Länder und des BMDV vorbesprochen war. Diese Änderung sollte eine verkehrsrechtliche Grundlage setzen, um eine übermäßige Straßenbenutzung durch neue Mobilitätsformen und damit verbundene negative Auswirkungen zu begrenzen. Die Änderung in der vergangenen Legislaturperiode konnte sich nicht auf die neuen Zielbestimmungen im StVG stützen. Wir regen daher an, die vom Verkehrsausschuss des Bundesrates vorgeschlagene Änderung unter den neuen Vorzeichen erneut einzubeziehen.

Dauerparkende Anhänger und Wohnmobile

Nach den aktuellen Vorgaben in der StVO dürfen Wohnwagen und Anhänger maximal zwei Wochen an einer Stelle stehen. Die Kontrolle ist sehr aufwendig und das Bußgeld im Verhältnis bei 20 € sehr niedrig. Aus den Mitgliedskommunen erreichen uns daher immer wieder Beschwerden. U. a. auch durch das geringe Bußgeld ist es für Besitzer im Zweifel immer noch deutlich günstiger, vereinzelt diese Bußgelder zu zahlen, als einen privaten Stellplatz anzumieten.

Insofern ist die Nutzung des öffentlichen Verkehrsgrundes zumindest durch eine deutliche Erhöhung des entsprechenden Bußgeldes unattraktiver zu machen.

LkW-Parken in Wohngebieten

In Wohngebieten wird auch eine Vielzahl von gewerblichen Fahrzeugen im öffentlichen Raum abgestellt. Dauerhaftes Parken von Lkw und großen Fahrzeugen in Wohngebieten führt zu Belästigungen und Gefährdungssituationen im Wohnumfeld. Diese Nutzung der öffentlichen Straßen erhöht den Parkdruck und kann auch die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Ein Entgegenwirken dieser Nutzungen des öffentlichen Raums entspricht der Verkehrswende, da dies u. a. Flächen für eine anderweitige Nutzung aufzeigen kann und auch im Sinne der Verkehrssicherheit ist. Das bestehende Verbot des Dauerparkens in § 12 Abs. 3a StVO für Kraftfahrzeuge von über 7,5 t in reinen und allgemeinen Wohngebieten sollte daher auch für Fahrzeuge > 3,5 t eingeführt werden.

Überwachung - digitale Parkraumkontrolle

Im unmittelbaren Zusammenhang mit der Wirksamkeit verschiedener Maßnahmen der Bewirtschaftung des Parkraums steht die Überwachung. Diesbezüglich sind – auch vor dem Hintergrund von weitreichendem Personalmangel bei der kommunalen Verkehrsüberwachung und zu wenig Ressourcen bei der Polizei – zwingend neue Wege unter Nutzung neuer technischer Möglichkeiten erforderlich. Von daher sind die gesetzlichen Voraussetzungen für den Einsatz von neuer Überwachungstechnik zu schaffen. Insofern unterstützen wir ausdrücklich die Forderung des Bundesrates zur Änderung des StVG, die im Koalitionsvertrag vorgesehene Einführung der digitalen Parkraumkontrolle unter Beachtung datenschutzrechtlicher Anforderungen zu forcieren. Bei einer Umsetzung muss allerdings sichergestellt werden, dass die datenschutzrechtlichen Anforderungen beachtet werden. So darf es nicht zu einer Erhebung von Bewegungsprofilen Unbeteiligter kommen.

Prinzip der elterlichen Begleitung ausdehnen

Die Erlaubnis, begleitete Kinder unter 8 Jahren auch auf Radwegen fahren zu lassen, sollte auf die übrigen Radverkehrsführungen ausgedehnt werden, insbesondere auf Fahrradstraßen, Fahrradzonen, Radschnellwege und gemeinsame Geh- und Radwege. Zum einen ergeben sich gerade in Fahrradstraßen bei gleichzeitig oft schmalen Gehwegen Vorteile bei der Verkehrssicherheit und zum anderen ist es für den Fußverkehr weitestgehend nicht nachvollziehbar, dass trotz Fahrradstraße vor allem bei von Erwachsenen begleiteten Kindern auf dem Gehweg gefahren wird. Sofern derzeit eine Änderung nicht erfolgt, sollte dies zumindest wissenschaftlich untersucht werden, um etwaige weitere Kriterien wie z. B. ein Mindestalter für eine spätere Änderung zu erarbeiten.

Fahrradrouten / Integration von Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen

Anders als Fußgängerzonen (VZ 242) oder verkehrsberuhigte Bereiche (VZ 325) dürfen Fahrradstraßen nicht angeordnet werden, ohne vorher die Tempo-30-Zone aufzuheben (Rn. 3, zu Z. 274, VwV-StVO). Dies gestaltet sich in der Praxis aufwendig und führt zu einem hohen Beschilderungsaufwand, welcher für die Verkehrsteilnehmenden nicht mehr nachvollziehbar ist.

Die Möglichkeit zur überlagernden Ausweisung ist daher sinnvoll. Fahrradstraßen sollten in Tempo 30- Zonen integriert werden können; Aufheben von Zonenregelungen für die Integration von Fahrradstraßen sollte nicht mehr notwendig sein.

Eine Vorfahrtsregelung sollte durchgehend möglich sein.

Nach III. der VwV-StVO zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Tempo-30-Zone ist Zeichen 274.2 entbehrlich, wenn die Zone in eine Fahrradstraße (Zeichen 244.1) übergeht.

Nachdem etliche Kommunen attraktive durchgängige Radverkehrsrouten planen und dies auch durch Fördermittel des Bundes unterstützt wird, ist eine Schaffung zur vereinfachten Bevorrechtigung des Radverkehrs in Kreuzungsbereichen wünschenswert. Dies könnte ähnlich der Regelung zum Buslinienverkehr in Tempo-30-Zonen über die VwV-StVO (vgl. XI. Nr. 3 Buchst. b) erfolgen oder direkt mit einer Regelung in der StVO.

Protected Bikelanes

Die in den letzten Jahren immer häufiger geforderten bzw. eingerichteten sog. Protected Bike Lanes sollten in der Anlage 2 zu § 41 StVO beim Verkehrszeichen 295 bzgl. der Markierung einer Doppellinie explizit als Anwendungsfall aufgenommen werden. Die Erläuterungen zu Zeichen 295 aus der Anlage 2 zu § 41 StVO sehen eine Doppellinie derzeit nur zur Abtrennung des Gegenverkehrs, nicht aber des gleichgerichteten Verkehrs, vor. Diese Ergänzung würde die Rechtssicherheit erhöhen bzw. die Anordnung vereinfachen, da auch in der Rechtsprechung eine Doppellinie rein zum Zwecke der Schaffung von abgegrenzten Flächen zur Aufbringung der Protektionselementen als unzulässig angesehen wird (vgl. OVG NRW – Beschluss vom 29.09.2021 – 8 B 188/21)

Zulassung von Hinweismarkierungen und Schutzstreifen auf Fahrbahnen

In einigen Nachbarländern werden bereits zusätzliche Hinweismarkierungen auf Fahrbahnen für den Radverkehr eingesetzt (Piktogrammketten bzw. so genannte „Sharrows“). In „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) 2024 ist geplant, derartige Markierungen vorzusehen. Die StVO-Regeln sollten einer solchen Anwendung nicht entgegenstehen. Grundsätzlich sollten Markierungslösungen wie Schutzstreifen außerorts als „pragmatischer“, ergänzender Lösungsbaustein zur Schließung von Lücken im Radnetz unter näher bestimmten Anwendungsvoraussetzungen (u. a. geringe Verkehrsdichte, gute Einsehbarkeit der Strecke, hinreichende Breite der Straße, begleitende Geschwindigkeitsbegrenzungen) ermöglicht werden. Ihre Wirkung auf die Radverkehrsförderung und Verkehrssicherheit sollte dabei weiter untersucht werden.

Plaketten für Carsharing

Auf den Plaketten fehlt eine Datumsangabe, dadurch ist eine Kontrolle aktuell nicht möglich. Die Datumsangabe sollte daher angelegentlich der Änderung ergänzt werden.

Parkscheibenregelung auch für Carsharing Fahrzeuge

Eine Regelung für das Zusatzschild fehlt. Auch diese Regelungslücke sollte anlässlich der StVO-Änderung geschlossen werden.

Entfall des Zeichens 1050-33 „Elektrofahrzeuge“

Mit Aufnahme des Zusatzzeichens (Symbol) für Elektrofahrzeuge ist das Zeichen 1050-33 „Elektrofahrzeuge“ entbehrlich.

Parken auf Gehwegen; Zeichen 315 koppeln an Mindestbreiten für Fußverkehr

Klarstellung durch Maßangabe/Mindestbreite in StVO oder VwV-StVO, dass bei der Anordnung von Parken auf dem Bürgersteig eine Restbreite für den Fußverkehr erhalten bleiben muss.

Pfeilmarkierung ohne Fahrstreifenmarkierung

Angeregt wird die Klarstellung, dass der Pfeil als Markierung allein genügt und die Verpflichtung vorgibt.

Forderungen zur besseren Integration des ÖPNV

Die StVO-Novelle bietet die Gelegenheit, durch niedrigschwellige Maßnahmen auch aktuell vorherrschende Konfliktsituationen zwischen ÖPNV und MIV im Straßenverkehr zu entschärfen. Aus dem im April veröffentlichten [VDV-Positionspapier](#) werden folgende Änderungsvorschläge unterstützt:

- Beschilderung für Verbot des Linksabbiegens über Gleiskreuzungen

Eine Beschilderung, die auf das bereits geltende, jedoch häufig missachtete Verbot des Linksabbiegens über Gleiskreuzungen durch Kfz hinweist, sollte ermöglicht werden. Illegal

linksabbliegende Kfz stellen die häufigste Unfallursache für die Straßenbahnunternehmen dar, worauf die StVO-Novelle vordringlich reagieren sollte.

- **Vorfahrt für Linienbusse**

Durch eine grundsätzliche Klarstellung in der Verordnung oder durch eine Beschilderung sollte auch auf die generelle Vorfahrt für Linienbusse, die von Schienenstrecken kommend auf die Fahrbahn übersetzen, hingewiesen werden. Ferner sollten Linienbusse den Vorrang des Schienenverkehrs beanspruchen können, wenn diese mit dem Schienenverkehr den gesonderten Gleiskörper nutzen.

- **Farbliche Kennzeichnung der Haltestellenbereiche**

Farbliche Kennzeichnungen zur Verdeutlichung des Haltestellenbereichs dienen der Gefahrenabwehr und könnten anstelle neuer Beschilderungen angewandt werden. Die Forderung unterstützt das Ziel, den „Schilderwald“ sukzessive abzubauen. Hierzu bedarf es einer entsprechenden Ergänzung der Anlage 2 StVO.

- **Grundsatz „Schienenfahrzeuge haben Vorfahrt“**

Im Sinne einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, aber auch im Kontext der Mobilitätswende sprechen wir uns im Übrigen dafür aus, den Grundsatz „Schienenfahrzeuge haben Vorfahrt“ als allgemeines Prinzip in das Straßenverkehrsrecht einzuführen. Dies würde einen erheblichen Fortschritt für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV mit sich bringen und so einen wichtigen Beitrag zu einer Veränderung des Modal-Split hin zu mehr ÖPNV leisten.

Bevorrechtigungen für klimaneutrale Fahrzeuge

Teil der Mobilitätswende ist auch die Förderung des Umstiegs auf klimaneutrale Antriebe. Gerade auch beim Wirtschaftsverkehr bietet sich noch viel Potential. So könnte die Anschaffung von entsprechenden Fahrzeugen für Unternehmen attraktiver werden, wenn beispielsweise Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO z. B. für die Zufahrt zu Fußgängerzonen oder eine Befreiung vom Sonntagsfahrverbot ermöglicht werden könnten.

Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOst)

Die Gebührenhöhe in der GebOst ist - im Gegensatz zur jüngst angepassten BKatV - schon sehr lange unverändert und heute nicht mehr kostendeckend. Da bei der Gebührenhöhe der Verwaltungsaufwand und der wirtschaftliche Vorteil zu berücksichtigen sind und sich gerade in den letzten Monaten deutliche Preissteigerungen in nahezu allen gesellschaftlichen Bereichen ergeben haben, erscheint eine Überprüfung des Gebührenrahmens zu den einzelnen Gebührennummern umso mehr geboten.