

14.09.22

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Stellungnahme der Bundesregierung zu der Entschließung des Bundesrates zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr
Parlamentarischer Staatssekretär

Berlin, 14. September 2022

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Bodo Ramelow

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

namens der Bundesregierung übersende ich Ihnen als Anlage die Stellungnahme der Bundesregierung zu der Entschließung des Bundesrates zu „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“ vom 25. Juni 2021 (BR-Drs. 410/21(B)).

Mit freundlichen Gren
Oliver Luksic

* siehe Drucksache 410/21 (Beschluss)

Entschließung des Bundesrates vom 25.06.2021

„Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen

Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“ in BR-Drs. 410/21(B), Buchstabe B

Stellungnahme:

Zu Nummer 1:

Zu Buchstabe a:

Keine Stellungnahme erforderlich.

Zu Buchstabe b:

Mit der Novelle der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) vom 08.11.2021 wurde in der VwV-StVO zu § 1 als Grundsatz festgelegt, dass die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen ist. Eine zusätzliche Aufnahme auch in die StVO, die sich vornehmlich an die Verkehrsteilnehmer richtet, ist vor diesem Hintergrund nicht erforderlich.

Hinsichtlich der Forderung zu Tempo 30 wird mitgeteilt, dass das BMDV den Kommunen mehr Handlungsspielraum bei der Lenkung des Verkehrs geben möchte und offen für unterschiedliche Lösungsansätze und auch Innovationen ist. Zum jetzigen Zeitpunkt können zu Einzelheiten noch keine Angaben gemacht werden.

Verkehrsberuhigte Bereiche können nur dann die Verkehrssicherheit erhöhen und die Attraktivität des Fuß- und ggf. des Radverkehrs steigern, wenn die äußeren Rahmenbedingungen eindeutig auf das Vorhandensein von Fußgängern auf der Verkehrsfläche und auf deren grundsätzlichen Vorrang vor dem Fahrverkehr hinweisen. Es wäre gefährlich, eine „normale“ Straße lediglich durch das Aufstellen von Verkehrszeichen in einen Verkehrsberuhigten Bereich umzuwandeln. Zur Gewährleistung der Sicherheit des Fußverkehrs bedarf es der in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO vorgegebenen wenigen, aber effektiven Voraussetzungen. Vor diesem Hintergrund besitzen die Kommunen bereits den notwendigen Handlungsspielraum, um die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche voranzutreiben.

Zu Buchstabe c:

Im Koalitionsvertrag ist verankert: „Wir wollen eine Öffnung für digitale Anwendungen wie digitale Parkraumkontrolle“ (S. 52, Zeile 1686 f.). Die Verkehrsministerkonferenz vom 05./06.05.2022 hat auf Initiative von Bremen, Hamburg und Niedersachsen die Einrichtung einer länderoffenen Arbeitsgruppe zur praxisgerechten Anpassung des Straßenverkehrsrechts beschlossen (vgl. Beschluss zu TOP 6.8 der VMK). Die notwendigen Schritte werden derzeit im Rahmen der Arbeitsgruppe geprüft.

Zu Buchstabe d:

Die VMK vom 05./06.05.2022 hat, wie oben dargestellt, die Einrichtung einer länderoffenen Arbeitsgruppe zur praxisgerechten Anpassung des Straßenverkehrsrechts beschlossen. Die Arbeitsgruppe soll mögliche straßenverkehrsrechtliche Änderungen zeitnah erarbeiten und der GKVS im Herbst 2022 konkrete Regelungsvorschläge vorlegen. Die erste Sitzung fand am 31.05.2022 statt. Das BMDV begleitet die länderoffene Arbeitsgruppe der VMK und wird mögliche Änderungsvorschläge hinsichtlich der Umsetzbarkeit prüfen.

Zu Nummer 2:

Zu Buchstabe a:

Die VwV-StVO entfaltet keine unmittelbare Außenwirkung gegenüber den Verkehrsteilnehmern. Die Verankerung von Mindestüberholabständen ist danach in der VwV-StVO nicht angezeigt.

Der § 5 StVO (Überholen) setzt nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung voraus, dass sich beide Verkehrsteilnehmer auf derselben Verkehrsfläche befinden (vgl. BGH, Beschluss vom 28.03.1974 - 4 StR 3/74 -, BGHSt 25, 293).

Bei Radfahrstreifen oder Radwegen handelt es sich um Sonderwege, die - anders als z. B. Schutzstreifen für den Radverkehr - nicht Teil der Fahrbahn sind. Unter Zugrundelegung der Rechtsprechung würde eine Geltung des § 5 Abs. 4 Satz 3 StVO auf Sonderwegen daher ausscheiden.

Vor diesem Hintergrund hatte das damalige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur noch im Bundesratsverfahren eine Klarstellung dergestalt befürwortet, dass die Regelung des § 5 Abs. 4 Satz 3 StVO auch für das Überholen von sowie das Vorbeifahren an Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden, die auf Radfahrstreifen verkehren, gelten solle. Die angestrebte Klarstellung fand jedoch keine Mehrheit.

Grundsätzlich entfaltet nur der Verordnungstext Rechtskraft. Die ausdrückliche Einbeziehung von Radfahrstreifen ist nicht erfolgt.

Im Übrigen gilt bereits § 1 Absatz 2 StVO. Danach haben sich Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr so zu verhalten, dass kein anderer (unter anderem) gefährdet oder geschädigt wird.

Zu bedenken ist aber auch, dass abschließende Regelungen dem Einzelfall in der Praxis grundsätzlich nicht gerecht werden können. Das BMDV ist jedoch bestrebt, im Rahmen einer der nächsten thematisch geeigneten StVO-Novellen durch eine entsprechende Änderung Rechtssicherheit zu schaffen.

Zu Buchstabe b:

Begriffsbestimmungen (hier: Überholen) sind in der StVO systematisch grundsätzlich nicht vorgesehen. Hier hat sich eine ausdifferenzierte Rechtsprechung entwickelt, auf die zu verweisen ist.