

07.03.25**Empfehlungen
der Ausschüsse**

Vk - In - U

zu **Punkt ...** der 1052. Sitzung des Bundesrates am 21. März 2025

**Zwölfte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der
Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung****A**

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)** und
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**

empfehlen dem Bundesrat, der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift gemäß
Artikel 84 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzu-
stimmen:

- Vk 1. Zu Artikel 1 Nummer 1 (Randnummer 12 Nummer I.5 VwV zu § 2 Absatz 4
Satz 2 StVO)

Artikel 1 Nummer 1 ist wie folgt zu fassen:

„1. Die Verwaltungsvorschrift „Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge“
wird wie folgt geändert:

- a) In der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 1“ wird in Nummer I Ab-
satz 1 <...weiter wie Vorlage...>.
- b) In der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 4 Satz 2“ wird in Nummer I.5
die Randnummer 12 wie folgt gefasst:

„12 5. Ein Schutzstreifen für den Radverkehr ist ein am rechten
Fahrbahnrand mit Zeichen 340 markierter und zusätzlich in
regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Radverkehr“

versehener Teil der Fahrbahn. Er darf nur innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden. Er muss so breit sein, dass er einschließlich des Sicherheitsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radverkehr bietet. Befindet sich rechts von dem Schutzstreifen ein Seitenstreifen, kommt ein Schutzstreifen in der Regel nicht in Betracht, es sei denn, es wird ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr geschaffen. Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil sollte in der Regel so breit sein, dass sich zwei Personwagen gefahrlos begegnen können. In Ausnahmefällen ist bei beengten Straßenräumen im Hauptnetz für den Radverkehr eine Verringerung der Kernfahrbahnbreite bis auf 3,00 m denkbar, wenn dadurch die Schutzstreifen 1,50 m breit durchgängig markiert werden können. Schutzstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig. Zum Schutzstreifen vgl. Nummer II zu Zeichen 340, Randnummer 2 ff.“ ‘

Begründung:

Derzeit sehen sowohl die VwV-StVO als auch die einschlägigen technischen Regelwerke (RASt 2006, Kapitel 6.1.7.3, Seite 83; ERA, Kapitel 3.2, Seite 23) vor, dass für die Einrichtung von Schutzstreifen eine Kernfahrbahnbreite verbleiben muss, bei der sich zwei Pkw gefahrlos begegnen können. Aktuelle verkehrswissenschaftliche Erkenntnisse in Baden-Württemberg (veröffentlicht unter: <https://www.agfk-bw.de/angebote/details/modellprojekt-schutzstreifen-4715>) und in Hessen (Projekt ‚Verkehrsversuch „Einstreifige Kernfahrbahn“ und Schutzstreifen – mehr Sicherheit für Fuß- und Radverkehr?‘ der Hochschule Darmstadt vom Dezember 2024) sprechen dafür, dass es unter bestimmten Randbedingungen aus Verkehrssicherheitsgründen und zur Förderung des Radverkehrs sinnvoll sein kann, auch bei schmaleren Kernfahrbahnen Schutzstreifen einzurichten. Die empfohlenen Änderungen in der VwV-StVO sollen es ermöglichen, die Vorgaben der technischen Regelwerke insoweit entsprechend dem Stand der verkehrswissenschaftlichen Erkenntnisse fortzuentwickeln.

In 2. Zu Artikel 1 Nummer 3 (Randnummer 3a Nummer I.3a – neu – VwV zu § 26 StVO)

Nach Artikel 1 Nummer 3 Randnummer 3 Nummer I.3 ist folgende Nummer einzufügen:

„3a 3a. Fußgängerüberwege müssen ausreichend weit voneinander entfernt sein; das gilt nicht, wenn ausnahmsweise zwei Überwege hintereinander an einer Kreuzung oder Einmündung liegen.“

Begründung:

Die Streichung der bisherigen Randnummer 4 Nummer 4 „Fußgängerüberwege müssen ausreichend weit voneinander entfernt sein; das gilt nicht, wenn ausnahmsweise zwei Überwege hintereinander an einer Kreuzung oder Einmündung liegen.“ wird kritisch gesehen. Durch den Entfall der Formulierung „ausreichend voneinander entfernt“, wäre mutmaßlich ein häufigeres Anlegen von Fußgängerüberwegen (FGÜ) in einer Straße in sehr dichter Folge möglich. Hierdurch ist zu befürchten, dass FGÜ nicht mehr als „Besonderheit“ wahrgenommen werden. Dadurch könnten ihre Wahrnehmbarkeit und Beachtung und somit auch die Verkehrssicherheit leiden.

Auch zur Konkretisierung der bei der Anordnung eines Fußgängerüberwegs weiterhin erforderlichen einfachen Gefahrenlage bedarf es Vorgaben zu deren örtlichen Lage, die zugleich die Anforderungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen. Dies geschieht durch die Beibehaltung der bewährten Bestimmung zum Abstand mehrerer Fußgängerüberwege.

Ein Verzicht auf die bisherige Bestimmung ist nicht durch die Änderung der StVO geboten. Es besteht hier keine Abhängigkeit zur qualifizierten Gefahrenlage in § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO.

Daher sollte die Regelung zu einer ausreichenden Entfernung einzelner FGÜ voneinander beibehalten werden.

Des Weiteren wird angemerkt, dass der Wegfall der „verkehrlichen Voraussetzungen“ in der VwV ebenfalls kritisch gesehen wird. Nach der StVO ist eine besondere Gefahrenlage nicht mehr erforderlich, aber auch hier sind Möglichkeiten von sinnvollen Einschränkungen entfallen, die auch mit dem Wegfall des qualifizierten Gefahrbegriffes im Einklang stehen könnten.

Unklar ist im Zusammenhang mit dem neu formulierten Verweis auf die R-FGÜ auch, ob deren Voraussetzungen im Hinblick auf Querungs- und Fahrzeugfrequenzen weiterhin Geltung beanspruchen. Hier wäre eine Klarstellung dringend erforderlich.

Vk 3. Zu Artikel 1 Nummer 3 (Randnummer 4 Nummer I.4 VwV zu § 26 StVO)

In Artikel 1 Nummer 3 ist Randnummer 4 wie folgt zu fassen:

- „4 4. In der Nähe von Lichtzeichenanlagen oder über gekennzeichnete Sonderfahrstreifen nach Zeichen 45 dürfen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden. Auch eine eingerichtete Grüne Welle kann dagegensprechen, einen Fußgängerüberweg anzulegen.“

Begründung:

Der zwingende Ausschluss von Fußgängerüberwegen (FGÜ) im Zuge von Grünen Wellen geht zu weit. Die Einrichtung eines FGÜ in einem Straßenzug mit Grüner Welle kann auch nur vereinzelt zu einer kurzzeitigen Unterbrechung dieser führen, ohne dass hieraus Verkehrssicherheitsdefizite entstehen. Diese kurzzeitigen Unterbrechungen einer Grünen Welle können im innerstädtischen Raum auch durch sonstige verkehrliche Abläufe (zum Beispiel Stauercheinungen durch zu hohe Verkehrsbelastung, verkehrsbedingtes Anhalten durch abbiegende Fahrzeuge, welche den parallel laufenden Fußgängern und/oder fahrenden Radverkehr den Vorrang gewähren) entstehen und haben nicht zwangsläufig zur Konsequenz, dass auf die Einrichtung einer Grünen Welle verzichtet werden muss.

Insoweit kann es nach Abwägung der verkehrlichen und örtlichen Gegebenheiten in Einzelfällen auch angezeigt sein, innerhalb einer bestehenden Grünen Welle einen FGÜ einzurichten. Die Änderungen dienen somit der Erhöhung des Ermessensspielraums der Straßenverkehrsbehörde.

In 4. Zu Artikel 1 Nummer 3 (Randnummer 5a Nummer I.5a – neu – VwV zu § 26 StVO)

In Artikel 1 Nummer 3 ist nach Randnummer 5 Nummer I.5 folgende Randnummer 5a Nummer I.5a einzufügen:

- „5a 5a. Verkehrliche Voraussetzungen

Fußgängerüberwege sollten in der Regel nur angelegt werden, wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu geben, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt.

Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn es die Fahrzeugstärke zulässt und es das Fußgängeraufkommen nötig macht.“

Begründung:

Trifft die Straßenverkehrsbehörde eine Anordnung, trägt sie die materielle Beweislast dafür, dass die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind. Es obliegt ihr daher, alle zugrundeliegenden Umstände zu ermitteln, zu dokumentieren und aktenkundig zu machen. Bei Fußgängerüberwegen sind auch hinsichtlich des Vorliegens einer einfachen konkreten Gefahr sowie bei der von der Straßenverkehrsbehörde zu treffenden Ermessensentscheidung verkehrliche Voraussetzungen zu berücksichtigen. Hierzu gehören insbesondere Verkehrsstärken und die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer.

Ein Verzicht auf die bisherige Bestimmung ist nicht durch die Änderung der StVO geboten. Es besteht hier keine Abhängigkeit zur qualifizierten Gefahrenlage in § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO.

In 5. Zu Artikel 1 Nummer 3 (Randnummer 6 Nummer II.1 VwV zu § 26 StVO)

In Artikel 1 Nummer 3 Randnummer 6 Nummer II.1 sind die Wörter „kürzestem Wege“ durch „kurzem Weg“ zu ersetzen.

Begründung:

Im Sinne der Verwendung einheitlicher Termini ist die Formulierung an diejenige in § 25 Absatz 3 StVO anzupassen.

In 6. Zu Artikel 1 Nummer 3 (Randnummer 14 Nummer III.4 VwV zu § 26 StVO)

Artikel 1 Nummer 3 Randnummer 14 Nummer III.4 ist wie folgt zu fassen:

„14 4. Die Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträger müssen die Einhaltung der Beleuchtungskriterien nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) gewährleisten (§ 45 Absatz 5 Satz 2). Gegebenenfalls notwendige Beleuchtungseinrichtungen sind durch die Straßenverkehrsbehörde anzuordnen.“

Begründung:

Für die Beleuchtung ist der Straßenbaulastträger zuständig, insofern sollten hier mindestens beide genannt werden. Im Rahmen der Unterhaltungspflicht hat allein der Straßenbaulastträger die Beleuchtung sicherzustellen.

In 7. Zu Artikel 1 Nummer 3 (Randnummer 15 Nummer IV VwV zu § 26 StVO)

(bei
Annahme
entfällt
Ziffer 8)

In Artikel 1 Nummer 3 Randnummer 15 Nummer IV ist der Wortlaut wie folgt zu fassen:

„Die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) gelten ergänzend.“

Begründung:

Die R-FGÜ ist bisher eine zwischen den Ländern abgestimmte Richtlinie. Der pauschale Verweis auf die R-FGÜ ist widersprüchlich, da dort noch die Einsatzbereiche noch stark reglementiert werden, die sich nicht mehr aus der VwV und der geänderten StVO herleiten lassen. Eine zeitnahe Überarbeitung im Lichte der neuen Rechtslage ist in jedem Fall notwendig.

Vk 8. Zu Artikel 1 Nummer 3 (Randnummer 15 Nummer IV VwV zu § 26 StVO)

(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 7)

In Artikel 1 Nummer 3 ist Randnummer 15 wie folgt zu fassen:

„15 IV. Richtlinien

Im Übrigen wird auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) mit der Maßgabe hingewiesen, dass die in den R-FGÜ vorgegebenen verkehrlichen Voraussetzungen als rechtlich unverbindliche Empfehlungen zu erachten sind.“

Begründung:

Die in den R-FGÜ vorgegebenen verkehrlichen Voraussetzungen (mit den unter Ziffer 2.3 angeführten Einsatzgrenzen) bilden für die Straßenverkehrsbehörden teilweise eine hohe Hürde bei der Anordnung von Fußgängerüberwegen oder Fußgängerschutzanlagen. Ausweislich der Begründung zur vorliegenden Änderungsverwaltungsvorschrift ist als Folgeänderung zu § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 10 StVO eine Abschwächung des betreffenden Verweises intendiert. Aus dem Vorschriftentext geht die ausweislich der Begründung intendierte Abschwächung des Verweises auf die R-FGÜ jedoch nicht hinreichend deutlich hervor. Daher ist eine Ergänzung geboten.

Vk
In

9. Zu Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a (Randnummer 2 Nummer I Satz 4 VwV zu §§ 39 bis 43 StVO)

In Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a ist Randnummer 2 Nummer I Satz 4 zu streichen.

Begründung:

Regelmäßig ist der rechtliche Anordnungsgrund aufgrund des aufgestellten Verkehrszeichens nicht erkennbar. Die Regelung soll eine Reizüberflutung und eine hierdurch verursachte Missachtung von Ge- und Verboten durch die Verkehrsteilnehmer verhindern. Insofern soll die Anforderung, die gesetzliche Regelung wiedergebende Verkehrszeichen nicht anzuordnen, auch weiterhin für die in § 45 Absatz 10 StVO genannten Anordnungsgründe gelten.

In

10. Zu Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a (Randnummer 4 Nummer I Absatz 4 Satz 01 – neu – VwV zu den §§ 39 bis 43 StVO)

Dem Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a Randnummer 4 Nummer I Absatz 4 ist folgender Satz voranzustellen:

„Beim Einsatz moderner Mittel zur Regelung und Lenkung des Verkehrs ist auf die Sicherheit besonders Bedacht zu nehmen.“

Begründung:

Es bedarf weiterhin einer Bestimmung betreffend den Einsatz moderner Mittel zur Regelung und Lenkung des Verkehrs. Zum einen kann mit einer solchen Verkehrsinfrastruktur insbesondere Gefahrenlagen situationsangepasst begegnet werden (zum Beispiel Geschwindigkeitsbeschränkungen abhängig von Witterung und Verkehrsaufkommen), so dass die Verkehrssicherheit besonders berücksichtigt werden kann. Zum anderen ist eine solche Verkehrsinfrastruktur (zum Beispiel bei der Anzeige von Geschwindigkeitsbeschränkungen) auch selbst besonderen Gefahren beziehungsweise Anforderungen ausgesetzt und muss daher technisch sicher unterhalten werden.

In

11. Zu Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a (Randnummer 5 Nummer I Absatz 5 Satz 3 VwV zu den §§ 39 bis 43 StVO)

Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a Randnummer 5 Nummer I Absatz 5 Satz 3 ist zu streichen.

Begründung:

Die Randnummer befasst sich in Gestalt allgemeiner Grundsätze mit der Sicherheit und Leichtigkeit des gesamten Verkehrs. Vor diesem Hintergrund ist die Fokussierung auf einzelne Verkehrsteilnehmer systemwidrig und unvollständig. Denn auch bestimmte motorisierte Verkehrsteilnehmer können besonders schutzbedürftig sein (zum Beispiel Nutzer von Elektrokleinstfahrzeugen oder anderer Zweikrafträder). Darüber hinaus ist die Hervorhebung einer einzelnen Personengruppe willkürlich, da auch andere nicht erwähnte Personengruppen entsprechend schutzbedürftig sind.

In 12. Zu Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a (Randnummer 5 Nummer I Absatz 5 Satz 4 VwV zu den §§ 39 bis 43 StVO)

In Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a Nummer I Absatz 5 Satz 4 sind die Wörter „sowie des nichtmotorisierten Verkehrs“ zu streichen.

Begründung:

Die Randnummer befasst sich in Gestalt allgemeiner Grundsätze mit der Sicherheit und Leichtigkeit des gesamten Verkehrs. Hier dient die Förderung öffentlicher Verkehrsmittel in besonderem Maße der Leichtigkeit und mittelbar auch der Sicherheit des Verkehrs, weshalb dessen Förderung zu begründen ist. Für eine entsprechende Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs besteht vor diesem Hintergrund sowie aufgrund der Präferenz- und Privilegienfeindlichkeit des Straßenverkehrsrechts hingegen keine Grundlage.

Vk 13. Zu Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb (Randnummer 25 Nummer III.8 Absatz 2, Randnummer 26 Nummer III.8 Absatz 3 Satz 1, Randnummer 27 Nummer III.8 Absatz 4 Satz 2 – neu – VwV zu §§ 39 bis 43 StVO)

Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb ist wie folgt zu fassen:

,bb) Nummer 8 wird wie folgt geändert:

aaa) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„25 Strecken- und Verkehrsverbote (Abschnitt 6 und 7 der Anlage 2 (zu Zeichen 41 Absatz 1) Vorschriftzeichen) gelten grundsätzlich für sämtliche Fahrstreifen einer Fahrtrichtung. Sofern diese nur für einzelne Fahrstreifen gelten sollen, sind diese in der Regel so anzubringen, dass

sie dem betreffenden Fahrstreifen zweifelsfrei zugeordnet werden können (Verkehrszeichenbrücken oder Auslegermaste).“

bbb) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „Randnummer 7“ durch die Angabe „Randnummer 8“ ersetzt.

ccc) Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Der Grundsatz der allgemeinen Darstellungsmöglichkeit fahrstreifenbezogener Anordnungen auf Verkehrslenkungstafeln (vgl. VwV zu den Zeichen 501 bis 546 Verkehrslenkungstafeln, Randnummer 8) bleibt hiervon unberührt.“ ‘

Begründung:

Die Aufnahme des ersten Satzes der Randnummer 25 dient der Klarstellung des grundsätzlichen Geltungsbereiches von Strecken- und Verkehrsverboten. Er bildet die Grundlage für die im Weiteren dargelegte Notwendigkeit der besonderen Ausführung der Beschilderung von Strecken und Verkehrsverboten, sofern sich diese lediglich auf einen bestimmten Fahrstreifen beschränken sollen.

Die Darstellung auf Verkehrslenkungstafeln ist gemäß VwV zu den Zeichen 501 bis 546 Verkehrslenkungstafeln, Randnummer 8, auch bei der Verwendung von weiteren Ge- und Verbotsschildern zulässig, wenn dieses im Interesse der Verkehrssicherheit der schnelleren und leichteren Erfassbarkeit der Verkehrsregelung dient. Durch den bisherigen ausschließlichen Verweis in der Randnummer 26 besteht die Möglichkeit der Fehlinterpretation hinsichtlich der Anwendbarkeit von Verkehrslenkungstafeln, so dass die Aufnahme eines entsprechenden Verweises in Randnummer 27 zur Klarstellung hilfreich ist.

Zudem würde sich die ergänzende Aufnahme auch im Hinblick auf die seit Inkrafttreten der 57. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften am 11. Oktober 2024 bestehende Möglichkeit, Sonderfahrstreifen zur Erprobung unterschiedlicher Mobilitätsformen einzurichten, als förderlich erweisen.

In 14. Zu Artikel 1 Nummer 17 (Randnummer 1 Nummer I Satz 1, 4 VwV zu Zeichen 244.1 und 244.2 StVO)

Artikel 1 Nummer 17 Randnummer 1 Nummer I ist wie folgt zu ändern:

a) In Satz 1 sind die Wörter „aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs“ zu streichen.

b) Satz 4 ist zu streichen.

Begründung:

Die Bestimmungen zur Anordnung einer Fahrradstraße sind allgemeiner Natur und können unabhängig vom Anordnungsgrund angewendet werden. Für eine Beschränkung der Bestimmungen auf eine Anordnung aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit sowie den damit im Zusammenhang stehenden neuen Satz 4 besteht daher kein Erfordernis. Durch die vorgesehenen Änderungen werden Anordnungsgrund und Anordnungsvoraussetzungen miteinander vermischt. Beides ist dogmatisch jedoch strikt zu trennen.

In 15. Zu Artikel 1 Nummer 17 (Randnummer 2 Nummer II Satz 1 VwV zu Zeichen 244.1 und 244.2 StVO)

In Artikel 1 Nummer 17 Randnummer 2 Nummer II Satz 1 sind die Wörter „nur ausnahmsweise“ zu streichen.

Begründung:

Mit der Aufweichung der Voraussetzungen ist die ausnahmsweise Zulassung von Fahrzeugverkehr nicht aufrecht zu erhalten. Es ist heute in großstädtischen Bereichen bereits die Regel. Diesem Umstand sollte Rechnung getragen werden.

In 16. Zu Artikel 1 Nummer 17 (Randnummer 2 Nummer II Satz 3 VwV zu Zeichen 244.1 und 244.2 StVO)

Artikel 1 Nummer 17 Randnummer 2 Nummer II Satz 3 ist zu streichen.

Begründung:

Die Möglichkeit ergänzender Anordnungen zur Unterbindung von Durchgangsverkehr ist nicht erforderlich, denn die verhaltensrechtlichen Ge- und Verbote sind aus sich heraus zu beachten. Gegebenenfalls können verkehrsüberwachende Maßnahmen durchgeführt werden. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass „effektive Unterbindungsmaßnahmen“ zum Beispiel durch Sperrpfosten eine große Kollisionsgefahr im Verkehrsraum bergen und für den Radverkehr ein Verletzungsrisiko darstellen. Darüber hinaus können Fahrradstraßen auch durch die Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste bei Fahrten unter Inanspruchnahme von Sonderrechten nicht mehr zur schnellstmöglichen

Zielerreichung genutzt werden.

In 17. Zu Artikel 1 Nummer 17 (Randnummer 2 Nummer II Satz 4 – neu – VwV zu Zeichen 244.1 und 244.2 StVO)

Dem Artikel 1 Nummer 17 Randnummer 2 Nummer II ist folgender Satz anzufügen:

„Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.“

Begründung:

Den genannten Schutzgütern sollte bei der Gesamtabwägung der Umstände vorrangig Rechnung getragen werden, da sie für den Schutz der Bevölkerung zunehmend von herausragender Bedeutung sind. Dies auch und gerade vor dem Hintergrund der Erleichterung der Anordnungsmöglichkeiten für Fahrradstraßen und Fahrradzonen und der damit einher gehenden zu erwartenden Häufung.

In 18. Zu Artikel 1 Nummer 18 (Randnummer 2 Nummer II Satz 1 VwV zu Zeichen 244.3 und 244.4 StVO)

In Artikel 1 Nummer 18 Randnummer 2 Nummer II Satz 1 sind die Wörter „nur ausnahmsweise“ zu streichen.

Begründung:

Mit der Aufweichung der Voraussetzungen ist die ausnahmsweise Zulassung von Fahrzeugverkehr nicht aufrecht zu erhalten. Es ist heute schon die Regel.

In 19. Zu Artikel 1 Nummer 18 (Randnummer 2 Nummer II Satz 3 VwV zu Zeichen 244.3 und 244.4 StVO)

Artikel 1 Nummer 18 Randnummer 2 Nummer II Satz 3 ist zu streichen.

Begründung:

Die Möglichkeit ergänzender Anordnungen zur Unterbindung von Durchgangsverkehr ist nicht erforderlich, denn die verhaltensrechtlichen Ge- und Verbote sind aus sich heraus zu beachten. Gegebenenfalls können verkehrsüberwachende Maßnahmen durchgeführt werden. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass „effektive Unterbindungsmaßnahmen“ zum Beispiel durch Sperrpfosten eine große Kollisionsgefahr im Verkehrsraum bergen und für den Radverkehr ein Verletzungsrisiko darstellen. Darüber hinaus können Fahrradzonen auch durch die Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste bei Fahrten unter Inanspruchnahme von Sonderrechten nicht mehr zur schnellstmöglichen Zielerreichung genutzt werden.

In 20. Zu Artikel 1 Nummer 18 (Randnummer 2 Nummer II Satz 4 – neu – VwV zu Zeichen 244.3 und 244.4 StVO)

Dem Artikel 1 Nummer 18 Randnummer 2 Nummer II ist folgender Satz anzufügen:

„Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.“

Begründung:

Den genannten Schutzgütern sollte bei der Gesamtabwägung der Umstände vorrangig Rechnung getragen werden, da sie für den Schutz der Bevölkerung zunehmend von herausragender Bedeutung sind. Dies auch und gerade vor dem Hintergrund der Erleichterung der Anordnungsmöglichkeiten für Fahrradstraßen und Fahrradzonen und der damit einher gehenden zu erwartenden Häufung.

In 21. Zu Artikel 1 Nummer 19 (Randnummer 2 Nummer I Satz 2 VwV zu Zeichen 245 StVO)

Artikel 1 Nummer 19 Randnummer 2 Nummer I Satz 2 ist zu streichen.

Begründung:

Die Neuformulierung der Bestimmung betreffend die Anordnung eines Besonderfahrstreifens zur Förderung des öffentlichen Personenverkehrs ist nicht erforderlich und in sich widersprüchlich. Wesentlicher Zweck der Anordnung

eines Bussonderfahrstreifens ist, wie bereits dessen Name aussagt, die Förderung des öffentlichen Personenverkehrs gegenüber dem Individualverkehr. Diese Eignung des Bussonderfahrstreifens wurde bisher zutreffend in der VwV-StVO Zu Zeichen 245 Bussonderfahrstreifen Nummer I Satz 2 festgestellt. Eine Änderung dahingehend, dass dies lediglich einen zusätzlichen Zweck „auch“ darstellt, widerspricht Sinn und Zweck eines Bussonderfahrstreifens, auf dem gemäß den Ge- und Verboten zu Zeichen 245, laufende Nummer 25 Anlage 2 zur StVO anderer Fahrverkehr als Omnibusse des Linienverkehrs sowie nach dem Personenbeförderungsrecht mit dem Schulbus-Schild zu kennzeichnenden Fahrzeugen des Schüler- und Behindertenverkehrs Bussonderfahrstreifen grundsätzlich nicht benutzen dürfen.

In 22. Zu Artikel 1 Nummer 19 (Randnummer 16 Nummer IV VwV zu Zeichen 245 StVO)

Artikel 1 Nummer 19 Randnummer 16 Nummer IV ist zu streichen.

Begründung:

Die allgemeine Freigabe von Bussonderfahrstreifen ist nicht zur Erprobung der genannten Mobilitätsformen geeignet. Nach Nummer 5 der Ge- und Verbote zu Zeichen 245, laufende Nummer 25 Anlage 2 zur StVO ist es lediglich zulässig, dass der Bussonderfahrstreifen freigegeben werden darf, wenn dies durch entsprechendes Zusatzzeichen angezeigt wird, so dass diese Mobilitätsformen auf einem vorhandenen Bussonderfahrstreifen zusätzlich verkehren können. Für eine Erprobung als Hauptzweck sind hingegen gegebenenfalls eigene Verkehrsführungen zu schaffen.

In 23. Zu Artikel 1 Nummer 20 (VwV zu Zeichen 250 StVO)

Artikel 1 Nummer 20 ist zu streichen.

Begründung:

Zeichen 250 in Verbindung mit einem Zusatzzeichen ist nicht geeignet, die dargestellten Sonderfahrstreifen zur Erprobung unterschiedlicher Mobilitätsformen anzuordnen. Denn Sonderwege inklusive Sonderfahrstreifen sind in Anlage 2 Abschnitt 5 StVO abschließend geregelt. Die Einfügung widerspricht dieser normativen Systematik. Bei Zeichen 250 handelt es sich um ein Verkehrsverbot, das in Anlage 2 Abschnitt 6 StVO geregelt ist. Soweit der Ordnungsgeber keine entsprechenden Verkehrszeichen geschaffen hat, bestehen keine weiteren Möglichkeiten zur Anordnung von (neuen) Sonderfahrstreifen.

- In 24. Zu Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe b (Randnummer 13 Nummer XI Satz 7, (bei Annahme entfällt Ziffer 25) Randnummer 13a Absatz 1 Satz 6 VwV zu Zeichen 274 StVO)
- In Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe b sind Randnummer 13 Nummer XI Satz 7 und Randnummer 13a Absatz 1 Satz 6 jeweils wie folgt zu fassen:

„Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebenbenutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.“

Begründung:

Die VwV zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit beinhaltet in der Randnummer 13 Nummer XI der aktuell gültigen VwV folgenden Wortlaut im letzten Satz: „Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten ... festgelegt wurden, auf diese zu beschränken“. In der vorliegenden 12. Änderung der VwV-StVO soll der Wortlaut wie folgt geändert werden: „Die Anordnungen können ... auf diese beschränkt werden“. Eine Begründung, warum der Wortlaut geändert werden soll, erfolgte nicht.

Die neu eingefügte Randnummer 13a führt zudem aus, dass innerhalb geschlossener Ortschaften die Geschwindigkeit auch entlang hochfrequentierter Schulwege in der Regel auf 30 km/h zu beschränken sei. Auch hier soll geregelt werden, dass die Anordnung zeitlich beschränkt werden kann. In der Begründung finden sich hierzu keine Ausführungen hinsichtlich einer Kann-Bestimmung.

Mit der vorgesehenen Änderung würde eine Aufweichung der bislang verpflichtenden Regelung der zeitlichen Beschränkung der Anordnung einer innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung bei festgelegten Öffnungszeiten von Einrichtungen einhergehen.

Einerseits ist nachvollziehbar, dass mit der StVO-Novelle eine erleichterte Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, insbesondere auf 30 km/h für bestimmte Fallgruppen (Fußgängerüberwege, Spielplätze, hochfrequentierte Schulwege, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen), vorgesehen ist. Andererseits darf jedoch die Leichtigkeit des Verkehrs nicht außer Acht gelassen werden. Das Zusatzzeichen 1040–30 „Zeitliche Beschränkung“ ist ein Schlüsselement für eine adaptive Verkehrsregelung. Dieses Schild ermächtigt zur situativen Anpassung von Verkehrsregeln an bestimmte Zeiten und trägt somit zu einer optimierten Verkehrsflussregelung bei.

Vordergründig finden sich zeitliche Beschränkungen innerörtlicher streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindertageseinrichtungen, Schulen oder Tageseinrichtungen für vulnerable Gruppen, da diese nicht rund um die Uhr geöffnet sind (i. d. R. Montag bis Freitag, mit festgelegter Tageszeit von ... bis ...). Mit einer Aufweichung auf eine Kann-Bestimmung bestünde für die Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit, bislang zeitlich befristete Anordnungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung zurückzunehmen beziehungsweise bei der Neueinrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung generell von einer zeitlichen Befristung

tung abzusehen. Dies könnte dazu führen, dass zukünftig durch die im Rahmen der StVO-Novelle vereinfachte Einrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (insbesondere auf 30 km/h) durch die Verkehrsbehörden eine Vielzahl entsprechender verkehrsrechtlicher Anordnungen ergehen, welche dauerhaft wirken und nicht mehr im Verhältnis zur tatsächlichen Verkehrssituation stehen. Ermessensfehlerhafte Entscheidungen sind hiernach nicht auszuschließen. Insbesondere in Ortschaften mit stark frequentiertem Verkehrsfluss auf klassifizierten Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) kann dies zu einer dauerhaften Einschränkung der Leichtigkeit des Verkehrs und des Verkehrsflusses führen, obgleich hierfür keine Notwendigkeit besteht.

Im Weiteren ist in Randnummer 13 bereits geregelt und soll in der neuen Randnummer 13a geregelt werden, dass im Ausnahmefall auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden kann, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (zum Beispiel Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten sind. In die Gesamtabwägung sind Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (zum Beispiel Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen.

Nach hiesiger Auffassung sind die neuen Regelungen in den Randnummern 13 und 13a in sich nicht schlüssig und inkonsequent. Einerseits soll im Ausnahmefall auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung verzichtet werden, wenn mit negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugverkehr zu rechnen ist. Dies birgt jedoch Sicherheitsrisiken für die jeweiligen Verkehrsteilnehmergruppen. Andererseits soll jedoch eine Aufweichung auf eine Kann-Bestimmung für eine zeitliche Beschränkung ausreichend sein, in Bereichen, in denen wegen festgelegter Öffnungszeiten keine dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich wäre.

Die aktuelle Fassung der VwV stellt die Verhältnismäßigkeit einer verkehrsrechtlichen Anordnung sicher. Der Schutz für die gegenständlichen Verkehrsteilnehmergruppen ist zu denjenigen Zeiten erforderlich und sodann gegeben, in denen die entsprechenden Personengruppen dort auch anzutreffen sind, mit entsprechenden Nach- und Nebennutzungszeiten. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung weit abseits der Öffnungszeiten (zum Beispiel in den Nachtstunden und an Sonn- und Feiertagen vor einer geschlossenen Kindertagesstätte oder Schule) wäre somit weder erforderlich, noch angemessen, mithin somit auch nicht verhältnismäßig.

- Vk 25. Zu Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe b (Randnummer 13 Nummer XI Satz 7 VwV zu Zeichen 274 StVO)
- (entfällt bei Annahme von Ziffer 24)
- In Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe b sind in Randnummer 13 Nummer XI Satz 7 das Wort „können“ durch das Wort „sind“ und die Wörter „beschränkt werden“ durch die Wörter „zu beschränken“ zu ersetzen.

Begründung:

Eine Schutzbedürftigkeit der in § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 6 StVO genannten Einrichtungen und Örtlichkeiten besteht nur im Rahmen der für diese festgelegten Öffnungszeiten. Nach § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Daher sollte es bei der bisherigen Regelung in der VwV-StVO bleiben, nach der die Anordnungen, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken „sind“. Eine „Kann“-Regelung wäre insoweit nicht sachgerecht.

- Vk 26. Zu Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe b (Randnummer 13a Nummer XI Satz 7, Satz 8 bis 10 – neu – VwV zu Zeichen 274 StVO)
(bei Annahme entfallen Ziffer 27 und Ziffer 28)

In Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe b ist Randnummer 13a Nummer XI Satz 7 durch folgende Sätze zu ersetzen:

„Hochfrequentierte Schulwege sind Straßenabschnitte, die innerhalb eines Stadt- oder Dorfteils eine Bündelungswirkung hinsichtlich der Wege zwischen Wohngebieten und allgemeinbildenden Schulen haben. Diese Wege können auch im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV bestehen. Ihre Lage ist begründet darzulegen. Sie kann sich auch aus Schulwegplänen ergeben, die von den betroffenen Schulen und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sowie ggf. Polizei und Straßenbaubehörde erarbeitet wurden.“

Begründung:

Für den Vollzug sind pragmatische Regelungen zu formulieren, die einen rechtssicheren Vollzug ohne überbordende Bürokratie ermöglichen und die personellen und finanziellen Ressourcen der kommunalen Ebene nicht über Gebühr belasten. Die Regelungen müssen erlauben, flexibel auf sich verändernde Bedürfnisse zu reagieren, die sich zum Beispiel durch veränderte Schulstandorte (unter anderem bei Sanierungen), Schulangebote und veränderte Nachfrage auch kurzfristig ergeben können.

Die Regelung muss gleichzeitig sowohl dem ländlichen Raum als auch großstädtischen Quartieren gerecht werden, sodass es zielführend ist, kleinräumlich funktional zu betrachten, wo sich die Wege der einzelnen Schülerinnen und Schüler regelmäßig in größerer Anzahl überlagern. Gerade bei kleineren Kommunen ist es nicht naheliegend, anzunehmen, dass in jedem Fall eine Schulwegplanung zugrunde gelegt oder eine modellhafte Betrachtung durchgeführt werden kann. Zudem richten sich Schulwegpläne (vgl. „Schulwegpläne leichtgemacht. Der Leitfaden“ der BAST) primär an Eltern und die Schülerschaft, um einen sicheren Schulweg auswählen zu können, und nicht an die Behörden, um wichtige und damit hochfrequentierte Schulwege im Sinne der

Regelung identifizieren zu können.

Dabei ist anzuerkennen, dass viele Schulwege teilweise nur unter Nutzung des ÖPNV bewältigt werden können und somit hochfrequentierte Schulwege auch zwischen einer Schule oder einem Wohngebiet sowie einer ÖPNV-Haltestelle liegen können.

- In 27. Zu Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe b (Randnummer 13a Nummer XI Absatz 2 VwV zu Zeichen 274 StVO)
(entfällt bei Annahme von Ziffer 26)
(bei Annahme entfällt Ziffer 28)
- Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe b Randnummer 13a Nummer XI Absatz 2 ist wie folgt zu fassen:
- „Ein Schulweg kann im Rahmen einer Schulwegplanung und aufgrund einer Betrachtung in einem Verkehrsmodell unter Beteiligung insbesondere der jeweiligen Schule, der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei und der Straßenbaubehörde als hochfrequentiert eingestuft werden.“

Begründung:

Die Bestimmung beschreibt die Ermittlung eines hochfrequentierten Schulwegs. Zur Einstufung eines Schulwegs als „hochfrequentiert“ kann auf das Instrumentarium der Schulwegplanung zurückgegriffen werden. Diese ist mit einem Verkehrsmodell zusammenzuführen, das die konkreten örtlichen Verhältnisse, zum Beispiel Schülerzahlen, Zahl der Verkehrsteilnehmer und bauliche Gegebenheiten der Verkehrsinfrastruktur, berücksichtigt. Die Beteiligung der genannten Stellen ist hierbei unter Verkehrssicherheitsaspekten vorzusehen und nicht nur optional.

Es wäre nicht zweckdienlich, den unbestimmten Rechtsbegriff „hochfrequentiert“ mit einem anderen unbestimmten Rechtsbegriff („wichtiger Schulweg“) zu definieren. Ein rechtssicherer und einheitlicher Vollzug ist dadurch nicht gegeben.

- Vk 28. Hilfsempfehlung zu Ziffer 26
(entfällt bei Annahme von Ziffer 26 und Ziffer 27)
- Zu Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe b (Randnummer 13a Nummer XI Satz 7 VwV zu Zeichen 274 StVO)
- In Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe b ist Randnummer 13a Nummer XI Satz 7 wie folgt zu fassen:
- „Hochfrequentiert ist ein Schulweg, der im Rahmen einer Schulwegplanung

oder im Rahmen einer modellhaften Betrachtung jeweils durch die zuständige Schule und Straßenverkehrsbehörde unter Anhörung der Polizei und der Straßenbaubehörde als wichtig eingestuft wurde oder der von den Schülerinnen und Schülern in vergleichsweise erhöhter Anzahl vorzugsweise genutzt wird.“

Begründung:

Der Begriff des „wichtigen Schulwegs“ präzisiert den vom Verordnungsgeber in § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 6 StVO eingeführten unbestimmten Rechtsbegriff des hochfrequentierten Schulwegs nicht beziehungsweise nur unzureichend. Das Merkmal „wichtiger Schulweg“ weist ein qualitatives Gehalt auf, wohingegen das Merkmal „hochfrequentierter Schulweg“ quantitativ ausgerichtet ist. Daher ist es geboten, zusätzlich einen qualitativen Aspekt zur Konkretisierung des Merkmals „hochfrequentiert“ einzuführen.

Anders als bei den übrigen in § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 6 StVO aufgeführten schutzbedürftigen Einrichtungen ist die Festlegung von Schulwegen keine reine Tatsachenfeststellung, sondern eröffnet einen behördlichen Entscheidungsspielraum. Aufgrund der Vorgaben in Nummer XI der VwV-StVO-E zu Zeichen 274 hat die Festlegung eines hochfrequentierten Schulwegs regelmäßig eine Auswirkung auf den fließenden Verkehr. Insofern sollte sichergestellt werden, dass die Festlegung von wichtigen Schulwegen, bei denen als straßenverkehrsrechtliche Rechtsfolge in der Regel Tempo 30 km/h anzuordnen ist, in jedem Fall auch im Rahmen einer modellhaften Betrachtung – und nicht nur wie vorgesehen im Wege der Schulwegplanung – unter Zustimmung der Straßenverkehrsbehörden erfolgt.

- Vk 29. Zu Artikel 1 Nummer 26a – neu – (Randnummer 2 Nummer II Satz 1, 1a bis 1c – neu – VwV zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 StVO), Nummer 26b – neu – (Randnummer 1 Nummer I VwV zu Zeichen 315 StVO)

In Artikel 1 sind nach Nummer 26 folgende Nummern einzufügen:

- „26a. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen“ wird Randnummer 2 Nummer II Satz 1 durch folgende Sätze ersetzt:

„Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Für die Beurteilung des unbehinderten Verkehrs sind die Länge der Verengung, das Verhältnis der für das Parken auf Gehwegen in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des

Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen. Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände. Ferner ist zu beachten, dass die Gehwege und die darunterliegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann sowie die Bordsteine ausreichend abgeschrägt und niedrig sind.“

26b. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen“ wird Randnummer 1 Nummer I wie folgt gefasst:

„1 I. Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Für die Beurteilung des unbehinderten Verkehrs sind die Länge der Verengung, das Verhältnis der für das Parken auf Gehwegen in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen. Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände. Ferner ist zu beachten, dass die Gehwege und die darunterliegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann.“ ‘

Begründung:

Für den fließenden Verkehr sind die Fahrbahnen den Fahrzeugen, die Gehwege den Fußgängern zur hauptsächlichen Nutzung zugewiesen. Parken dürfen Fahrzeuge auf Gehwegen gemäß § 12 Absatz 4 und 4a StVO nur, soweit dies durch Verkehrszeichen oder Markierung erlaubt ist. Diese Aufteilung des öffentlichen Straßenraums dient dem Interesse der Allgemeinheit an einer sicheren und leichten Fortbewegung aller Verkehrsteilnehmer.

Das allgemeine Verbot, auf dem Gehweg zu parken, wo es nicht ausdrücklich erlaubt ist, schützt in erster Linie die Fußgänger und andere berechnigte Gehwegbenutzer. Sie können die Gehwege – wie vorgeschrieben oder jedenfalls erlaubt – nur benutzen, soweit dort keine Fahrzeuge parken. Die Regelung in § 12 Absatz 4 und 4a StVO soll gerade sie vor einem Parken auf Gehwegen schützen, soweit dies nicht nach Abwägung mit ihren Interessen erlaubt wurde, d. h. wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr verbleibt.

Die empfohlenen Ergänzungen sollen im Sinne der aktuellen Rechtsprechung klarstellen, dass es bei der Beurteilung, ob genügend Platz für den unbehinderten Verkehr vorhanden ist, einer Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände

bedarf. Das Bundesverwaltungsgericht nennt dazu beispielhaft Kriterien, die für die Interessenabwägung von Bedeutung sind (siehe BVerwG, Urteil vom 6. Juni 2024 – BVerwG 3 C 5.23 zu OVG Bremen, Urteil vom 13. Dezember 2022 – 1 LC 64/22). Die wörtliche Übernahme dieser Rechtsprechung in die Verwaltungsvorschrift sorgt mit Blick auf deren erforderliche bundesweite Umsetzung sowie die gebotene Herstellung der Barrierefreiheit für mehr Handlungsspielraum und Rechtssicherheit für die Straßenverkehrsbehörden.

Vk 30. Zu Artikel 1 Nummer 27a – neu – (Randnummer 6 Nummer VI – neu – VwV zu Zeichen 325.1 und 325.2 StVO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 27 folgende Nummer einzufügen:

„27a. In der Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich“ wird nach Randnummer 5 die folgende Randnummer 6 eingefügt:

„6 VI. Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs kann ein verkehrsberuhigter Bereich auch unter den Maßgaben nach Nummer VII zu Absatz 1 bis 1e zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Randnummern 14a ff., angeordnet werden. Die vorstehenden Vorgaben nach den Nummern I bis V sind ergänzend zu beachten.“ ‘

Begründung:

Es ist davon auszugehen, dass verschiedene Straßenverkehrsbehörden über die Anwendung von § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 Buchstabe b StVO verkehrsberuhigte Bereiche anordnen, ohne dass die in der VwV-StVO zu den Zeichen 325.1 und 325.2 normierten Tatbestandsvoraussetzungen (zum Beispiel sehr geringe Verkehrsfrequenz, überwiegende Aufenthaltsfunktion, besondere bauliche Gestaltung) vorliegen und damit die berechtigten rechtlichen Hürden für die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen umgehen. Bei der Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs ohne Vorliegen der vorstehend genannten Tatbestandsvoraussetzungen ist zu befürchten, dass Fahrzeugführende die in einem verkehrsberuhigten Bereich zum Schutz des Fußverkehrs geltenden besonderen Verkehrsregelungen infolge des Wegfalls der Einheit von Bau und Betrieb nicht befolgen.

- In 31. Zu Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (Randnummer 14a Nummer VII.1 Satz 1 VwV zu § 45 StVO)

In Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb Randnummer 14a Nummer VII.1 Satz 1 ist das Wort „verkehrsplanerischen“ zu streichen.

Begründung:

Die neu geschaffenen Anordnungsmöglichkeiten dienen der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung. Der entsprechende Beitrag zur Verbesserung dieser Schutzgüter wird sich regelmäßig aus einem zu erstellenden Fachkonzept ergeben. Dieses kann sich jedoch nicht auf verkehrsplanerische Aspekte beschränken, sondern muss ein umfassendes Gesamtkonzept darstellen, in dem auch Maßnahmen außerhalb des Verkehrsbereichs enthalten sein können.

- In 32. Zu Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (Randnummer 14a Nummer VII.1 Satz 2 VwV zu § 45 StVO)

Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb Randnummer 14a Nummer VII.1 Satz 2 ist zu streichen.

Begründung:

Die neu geschaffenen Anordnungsmöglichkeiten dienen der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung. Der entsprechende Beitrag zur Verbesserung dieser Schutzgüter wird sich regelmäßig aus einem zu erstellenden Fachkonzept ergeben. Eine Beschränkung auf eine Verkehrsart oder ein räumliches Teilgebiet wird regelmäßig zur Zielerreichung nicht ausreichend und daher ungeeignet sein.

- In 33. Zu Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (Randnummer 14a Nummer VII.1 Satz 3 – neu – VwV zu § 45 StVO)

Dem Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb Randnummer 14a Nummer VII.1 ist folgender Satz anzufügen:

„Das Gesamtkonzept muss sich auf das jeweilige Schutzziel (Umwelt- einschließlich Klimaschutz, Unterstützung der geordneten städtebaulichen Ent-

wicklung, Gesundheitsschutz) beziehen.“

Begründung:

Die neu geschaffenen Anordnungsmöglichkeiten dienen der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung. Der entsprechende Beitrag zur Verbesserung dieser Schutzgüter wird sich regelmäßig aus einem zu erstellenden Fachkonzept ergeben, das sich mit diesen beziehungsweise diesbezüglichen Wirkbeziehungen auseinandersetzt. Die Verknüpfung der verkehrlichen Maßnahmen mit dem jeweiligen Schutzziel stellt sicher, dass konkrete positive Effekte (bezogen auf das jeweilige Schutzziel) durch die einzelnen Maßnahmen erreicht werden.

- In 34. Zu Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (Randnummer 14b Nummer VII.2 Absatz 1 Satz 2 bis 5 VwV zu § 45 StVO)

Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb Randnummer 14b Nummer VII.2 Absatz 1 Satz 2 bis 5 ist zu streichen.

Begründung:

Die neu geschaffenen Anordnungsmöglichkeiten dienen der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung. Die zu streichenden Bestimmungen enthalten unbelegte abstrakte Annahmen ohne Bezug zum jeweiligen Einzelfall. Erforderlich ist vielmehr regelmäßig das Erstellen von entsprechenden Prognosen, was sich aus der allgemeinen Pflicht der Straßenverkehrsbehörde, die zugrundeliegenden Umstände für die Anordnung von Verkehrszeichen zu ermitteln, zu dokumentieren und aktenkundig zu machen, ergibt. Daher besteht kein Automatismus dahingehend, dass die genannten Maßnahmen beziehungsweise in den genannten Planungen enthaltene Maßnahmen zu einer entsprechenden Verbesserung führen.

- In 35. Zu Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (Randnummer 14b Nummer VII.2 Absatz 1 Satz 6 VwV zu § 45 StVO)

Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb Randnummer 14b Nummer VII.2 Absatz 1 Satz 6 ist zu streichen.

Begründung:

Die neu geschaffenen Anordnungsmöglichkeiten dienen der Verbesserung unter anderem des Schutzes der Gesundheit. Die zu streichende Bestimmung enthält unbelegte abstrakte Annahmen ohne konkreten Bezug zur menschlichen Gesundheit und führt zu einem Zirkelschluss. Erforderlich ist jedoch regelmäßig das Erstellen von entsprechenden Prognosen, d. h. hier zu bestimmten gesundheitsbezogenen Auswirkungen, was sich aus der allgemeinen Pflicht der Straßenverkehrsbehörde, die zugrundeliegenden Umstände für die Anordnung von Verkehrszeichen zu ermitteln, zu dokumentieren und aktenkundig zu machen, ergibt. Es besteht kein Automatismus dahingehend, dass die allgemeine Förderung des Fuß- und Radverkehrs zu einer (konkret messbaren) Verbesserung der Gesundheit der örtlichen Bevölkerung führt.

- In 36. Zu Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (Randnummer 14b Nummer VII.2 Absatz 2, Absatz 2 Satz 2 – neu – VwV zu § 45 StVO)

Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb Randnummer 14b Nummer VII.2 Absatz 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) Das Wort „perspektivischen“ ist zu streichen.
- b) Folgender Satz ist anzufügen:

„Die Umsetzung des Gesamtkonzepts muss mit hinreichender Wahrscheinlichkeit sichergestellt sein.“

Begründung:

Die genannten Anordnungsmöglichkeiten dienen der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung. Auch hier besteht die Pflicht der Straßenverkehrsbehörde, die zugrundeliegenden Umstände für die Anordnung von Verkehrszeichen zu ermitteln, zu dokumentieren und aktenkundig zu machen. Sie trägt die materielle Beweislast dafür, dass die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind. Daher ist eine perspektivische Umsetzung des Gesamtkonzepts bei der von ihr zu treffenden Prognoseentscheidung nicht ausreichend. Die Umsetzung muss vielmehr mit hinreichender Wahrscheinlichkeit sichergestellt sein.

- In 37. Zu Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (Randnummer 14c Nummer VII.3 Satz 3 VwV zu § 45 StVO)

Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb Randnummer 14c

Nummer VII.3 Satz 3 ist zu streichen.

Begründung:

Es ist eine vollständige eigene Abwägungsentscheidung der Straßenverkehrsbehörde erforderlich. Sie trägt die materielle Beweislast dafür, dass die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind. In einem Konzept eines Dritten kann diese Abwägungsentscheidung nicht (auch nicht teilweise) vorweggenommen werden.

In 38. Zu Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (Randnummer 14d Nummer VII.4 VwV zu § 45 StVO)

Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb Randnummer 14d Nummer VII.4 ist zu streichen.

Begründung:

Die Bestimmung widerspricht Sinn und Zweck der neuen Anordnungsgründe, die jeweils ein umfangreiches Gesamtkonzept voraussetzen. Anordnungen im Einzelfall werden mangels eines hinreichend großen Effekts regelmäßig bereits nicht zu einer Verbesserung der jeweiligen Schutzziele führen können.

In 39. Zu Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (Randnummer 14e Nummer VII.5 Satz 1 VwV zu § 45 StVO)

In Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb Randnummer 14e Nummer VII.5 Satz 1 ist das Wort „Radfahrstreifen,“ zu streichen.

Begründung:

Die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht für baulich angelegte Radwege zählt nicht zur Bereitstellung angemessener Flächen für den Radverkehr. Denn diese sind für den Radverkehr und den Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen benutzungspflichtig, so dass diese die Fahrbahn nicht mehr benutzen dürfen. Auch bei Radfahrstreifen handelt es sich um mit Zeichen 237 angeordnete Sonderwege, die von der Fahrbahn abgetrennt sind. Aufgrund der damit einhergehenden Ge- und Verbote können diese daher ebenfalls keine Bereitstellung einer angemessenen Fläche für den Radverkehr sein, so dass ein Gleichlauf mit baulich angelegten Radwegen erforderlich ist.

In 40. Zu Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Dreifachbuchstabe ccc (Randnummer 29a Nummer XI.2 Absatz 1 Satz 1, 2 VwV zu § 45 StVO)

Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Dreifachbuchstabe ccc
Randnummer 29a Nummer XI.2 Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 ist das Wort „Parkraumkonzept“ durch die Wörter „städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzept“ zu ersetzen.
- b) In Satz 2 ist das Wort „Parkraumkonzepte“ durch die Wörter „städtebaulich-verkehrsplanerische Konzepte“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Voraussetzung eines Parkraumkonzepts ist unzureichend und widerspricht § 45 Absatz 1b Satz 2 StVO, der weitergehend ein städtebaulich-verkehrsplanerisches Konzept verlangt. Dieses Erfordernis kann durch Verwaltungsvorschrift nicht abbedungen werden.

In 41. Zu Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Dreifachbuchstabe ccc (Randnummer 29a Nummer XI.2 Absatz 2 Satz 2 VwV zu § 45 StVO)

In Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Dreifachbuchstabe ccc Randnummer 29a Nummer XI.2 Absatz 2 Satz 2 sind die Wörter „ , , soweit nicht bereits im Parkraumkonzept eine planerische Abwägung dazu erfolgt ist“ zu streichen.

Begründung:

Es ist eine vollständige eigene Abwägungsentscheidung der Straßenverkehrsbehörde erforderlich. Sie trägt die materielle Beweislast dafür, dass die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind. In einem Konzept eines Dritten kann diese Abwägungsentscheidung nicht (auch nicht teilweise) vorweggenommen werden.

Vk 42. Zu Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Dreifachbuchstabe ddd Vierfachbuchstabe bbbb (Randnummer 30 Nummer XI.3 Satz 3 VwV zu § 45 Absatz 1 bis 1e StVO)

Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Doppelbuchstabe ddd

Vierfachbuchstabe bbbb ist wie folgt zu fassen:

,bbbb) Im bisherigen Satz 3 wird die Angabe „Nummer 6“ durch die Angabe „Nummer 7“ und die Angabe „Zeichen 314, 315“ durch die Angabe „Zeichen 314, 314.1 und 315“ ersetzt.‘

Begründung:

Die ergänzende Aufnahme von Zeichen 314.1 (Beginn Parkraumbewirtschaftungszone) sorgt für eine Entsprechung zu Nummer 2 der Ge- und Verbote zu Zeichen 314.1, wonach durch Zusatzzeichen Bewohner mit Parkausweis von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt sein können.

Vk 43. Zu Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Dreifachbuchstabe eee (Randnummer 31 Nummer XI.4 Satz 2 VwV zu § 45 Absatz 1 bis 1e StVO)

In Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Dreifachbuchstabe eee ist Randnummer 31 Nummer XI.4 Satz 2 wie folgt zu fassen:

„Die maximale Ausdehnung eines Bereiches soll 1 500 m nicht übersteigen.“

Begründung:

Mit Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Dreifachbuchstabe eee wird die Verwaltungsvorschrift betreffs Sonderparkberechtigungen für Bewohner städtischer Quartiere in Anlehnung an die Rechtsprechung präzisiert und für eine flexiblere kommunale Parkraumordnung geöffnet. Vorgesehen ist dabei, die maximale Ausdehnung eines Bereichs mit Bewohnerparkvorrechten ausnahmsweise auf 1 500 Meter zu erstrecken. Grundlage ist ein Beschluss der Verkehrsministerkonferenz (VMK) vom 29. November 2022, der seinerseits auf Empfehlungen einer länderoffenen Arbeitsgruppe zur praxisgerechten Anpassung des Straßenverkehrsrechts beruht. Diese Empfehlung der Arbeitsgruppe basiert auf der praktischen Erfahrung, dass eine Begrenzung auf 1 000 Meter den örtlichen Gegebenheiten gewachsener Quartiere sowie den lokalen Bedürfnissen der Bewohnenden nicht immer angemessen Rechnung tragen kann. Um künstliche Aufteilungen schon bei geringen Überschreitungen der Ausdehnungsgrenze zu vermeiden, die womöglich zu dysfunktional kleinen Bewohnerparkzonen führen könnten, in denen gerade bei hoher Einwohnerdichte zu viele Berechtigte um zu wenig öffentlichen Parkraum konkurrieren und keine effektive Senkung des Parkdrucks erreicht werden kann, sollte der örtliche Anwendungsbereich von Bewohnerparkvorrechten praxisgerecht

regelmäßig und nicht nur ausnahmsweise auf höchstens 1 500 Meter ausgedehnt werden. Mit der aktuell in Dreifachbuchstabe eee vorgesehenen Ausnahmeregelung würde demgegenüber der Beschluss der VMK nur teilweise umgesetzt. Zudem würden die Straßenverkehrsbehörden bereits bei nur geringfügig die unveränderte Regelausdehnung überschreitenden Gebietszuschnitten mit der Darlegung und Begründung eines Ausnahmefalls belastet. Um die gebotene Flexibilisierung der Bewohnerparkbevorrechtigung praxisgerechter zu erreichen, sollte deshalb die regelmäßig zugelassene Ausdehnung generell und nicht nur für Ausnahmefälle erweitert werden.

In der geänderten Fassung würde außerdem die straßenverkehrsbehördliche Handlungsmöglichkeit geschaffen, auch in Gebietszuschnitten von leicht über 1 000 Metern flexibel nach den örtlichen Gegebenheiten rechtssicher und ohne zusätzlichen bürokratischen Prüf- und Begründungsaufwand Bewohnerparkvorrechte einzuführen. Ein Zwang oder gar eine regelmäßige Ausdehnung auf 1 500 Meter wäre hiermit nicht verbunden. Vielmehr können die Straßenverkehrsbehörden jederzeit geringere Gebietsausdehnungen vorsehen, falls aufgrund der Umstände vor Ort bei einem größeren Gebietszuschnitt negative Auswirkungen auf den Zweck der Bewohnerparkbevorrechtigung auftreten. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass historisch der Gebietsbegrenzung auf eine maximale Ausdehnung von 1 000 Metern die Verhältnisse und die Rechtsprechung zum früheren räumlich begrenzten Anwohnerparken zugrunde liegen, die in der Folge mit dem Bewohnerparken aber weiter flexibilisiert worden sind.

- In 44. Zu Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Dreifachbuchstabe jjj (Randnummer 36 Nummer XI.9 VwV zu § 45 StVO)

Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Dreifachbuchstabe jjj ist zu streichen.

Begründung:

Der Bund ist vor einer Anpassung der Verwaltungsvorschrift aufgefordert, das Verfahren und die Ausgestaltung von Parkausweisen an die digitalen Möglichkeiten anzupassen. Hierzu sind die straßenverkehrsrechtlichen und datenschutzrechtlichen Grundlagen in StVG und StVO zu schaffen und die entsprechenden technischen Anforderungen unter Unterscheidung zwischen digitalen Parkausweisen und digitalen Parkberechtigungen zu definieren. Darüber hinaus muss eine effektive Kontrollmöglichkeit durch die Polizei sichergestellt und ein Missbrauch ausgeschlossen sein.

B**45. Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit**

empfiehlt dem Bundesrat, der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift gemäß Artikel 84 Absatz 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

C**46. Der federführende Verkehrsausschuss und
der Ausschuss für Innere Angelegenheiten**

empfehlen dem Bundesrat ferner, die folgende EntschlieÙung zu fassen:

Zu Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Dreifachbuchstabe jjj (Randnummer 36 Nummer XI.9 VwV zu § 45 Absatz 1 bis 1e StVO)

Der Bundesrat hält es im Zuge der Bemühungen um Entbürokratisierung und Digitalisierung der Verwaltung für erforderlich, das Verfahren und die Ausgestaltung von Parkausweisen an die digitalen Möglichkeiten anzupassen. Hierzu sind die straÙenverkehrsrechtlichen und datenschutzrechtlichen Grundlagen in StVG und StVO zu schaffen und die entsprechenden technischen Anforderungen unter Unterscheidung zwischen digitalen Parkausweisen und digitalen Parkberechtigungen zu definieren. Darüber hinaus muss eine effektive Kontrollmöglichkeit durch die Polizei sichergestellt und ein Missbrauch ausgeschlossen sein.