

04.02.20**Empfehlungen**
der Ausschüsse

Vk - In - R - U

zu **Punkt ...** der 985. Sitzung des Bundesrates am 14. Februar 2020

... Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)**,der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**,der **Rechtsausschuss (R)** undder **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)**

empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

- In 1. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a (§ 2 Absatz 4 Satz 1 StVO)

In Artikel 1 Nummer 1 ist Buchstabe a zu streichen.

Begründung:

Die vorgesehene Regelung ist abzulehnen.

Mit dem Vorschlag sollte dem „Nebeneinanderfahren“ von Fahrrädern Vorrang vor dem „Hintereinanderfahren“ gewährt werden. Diese Umkehrregelung zum bestehenden Regelungsinhalt des § 2 Absatz 4 StVO kann jedoch zu einem erhöhten Konfliktpotential zwischen Kraftfahrzeugführern und Rad Fahrenden führen. Bereits ein einzelner Rad Fahrender führt in der Regel, besonders durch die Geschwindigkeitsdifferenz, zu einer Behinderung im Verkehrsfluss. Aus der

bisherigen Praxiserfahrung ist zu unterstellen, dass Rad Fahrende eine weiterführende Behinderung nicht angemessen werten beziehungsweise werten können. Zu berücksichtigen ist hierbei auch die geistige Reife und die Verfügbarkeit rechtlicher Kenntnisse, welche bei Rad Fahrenden mangels Altersbeschränkungen und verpflichtender verkehrsrechtlicher Ausbildungen sehr heterogen ausgeprägt sind.

Im allgemeinen Verkehrsgeschehen sind bereits vielfach nebeneinander fahrende Rad Fahrende feststellbar, welche die Behinderung des übrigen Verkehrs nicht berücksichtigen beziehungsweise bewusst in Kauf nehmen.

Mit einer Regelumkehr würden derartige Verhaltensweisen explizit gefördert und können bei Rad Fahrenden ein falsches Verständnis für Regel und Ausnahme hervorrufen.

Diesbezüglich dürfte auch provokatives Verhalten bis hin zu Tatbeständen der Nötigung im Sinne des § 240 StGB zu verzeichnen sein.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass durch ein Überholen von nebeneinander fahrenden Radfahrern bei Berücksichtigung der Sicherheitsabstände die Verkehrsräume eingeengt und der Verkehrsfluss nachteilig beeinträchtigt werden.

Der entsprechende (Neu-)Regelungsbedarfs wird ebenfalls nicht zureichend dargetan.

U 2. Zu Artikel 1 Nummer 1a – neu – (§ 3 Absatz 3 Satz 2 und 3 StVO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1 folgende Nummer 1a einzufügen:

- ,1a. In § 3 Absatz 3 werden die Sätze 2 und 3 durch folgenden Satz ersetzt:
„Davon abweichend gilt auf Autobahnen (Zeichen 330.1), auf anderen Straßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind, sowie auf Straßen, die mindestens zwei durch Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) oder durch Leitlinien (Zeichen 340) markierte Fahrstreifen für jede Richtung haben, eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 130 km/h.“ ‘

Folgeänderung:

Nach Artikel 5 ist folgender Artikel 5a einzufügen:

„Artikel 5a

**Aufhebung der Verordnung über eine
allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen
und ähnlichen Straßen (Autobahn-Richtgeschwindigkeits-V)**

Die Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen (Autobahn-Richtgeschwindigkeits-V) vom 21. November 1978 (BGBl. I S. 1824), die zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 5. August 2009 (BGBl. I S. 2631) geändert worden ist, wird aufgehoben.“

Begründung:

Aus Verkehrssicherheitsgründen sowie zur Luftreinhaltung, zur Lärmminde-
rung und zum Klimaschutz ist die Einführung eines Tempolimits von 130 km/h
auf Autobahnen und den bisher in Satz 2 genannten Straßen sachgerecht und
notwendig. Ein allgemeines Tempolimit auf bundesdeutschen Autobahnen ist
geeignet, zur Harmonisierung der europaweiten Verkehrsverhältnisse beizutra-
gen, den Kraftstoffverbrauch sowie klimaschädliche Emissionen zu reduzieren
und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Auf rund 70 Prozent der Autobahnen
besteht derzeit keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Insofern hätte ein Tempo-
limit von 130 km/h einen nicht unerheblichen Rückgang der von Pkw auf Bun-
desautobahnen verursachten CO₂-Emissionen und anderer Schadstoffemissio-
nen (insbesondere Stickoxide) zur Folge. Über eine stärker auf die Energieeffi-
zienz (statt auf hohes Tempo) ausgerichtete Fahrzeugtechnik könnte sich als
Sekundäreffekt eine neue Mobilitätskultur herausbilden, die mehr an Zielen der
Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes orientiert ist.

Mit der Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 130 km/h auf
Autobahnen und den bisher in Satz 2 genannten Straßen in der StVO wird die
Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und
ähnlichen Straßen (Autobahn-Richtgeschwindigkeits-V) obsolet und ist daher
aufzuheben.

In 3. Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 5 Absatz 4 Satz 3, 4, 5 – neu – StVO)

In Artikel 1 Nummer 2 ist § 5 Absatz 4 wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 3 sind die Wörter „mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m“, durch die die Wörter „mindestens 1,5 m und außerorts in der Regel mindestens 2 m; das gilt auch für das Überholen von sowie das Vorbeifahren an Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden, die auf Schutzstreifen und Radfahrstreifen verkehren.“ einzufügen.
- b) Satz 4 ist durch folgende Sätze zu ersetzen:

„Wird dieser Mindestabstand unterschritten, ist mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht zu überholen. An Kreuzungen und Einmündungen kommen Satz 2 und 3 nicht zur Anwendung, sofern Rad Fahrende dort wartende Kraftfahrzeuge nach Absatz 8 rechts überholt haben oder neben ihnen zum Stillstand gekommen sind.“

Begründung:

Ein ausreichender Seitenabstand ist ein grundsätzliches Erfordernis im Sinne der Verkehrssicherheit. Nach der bisherigen abstrakten Regelung muss schon jetzt (gemäß § 5 Absatz 4 Satz 2 StVO) beim Überholen ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Eine pauschale Abstandsfestlegung für Inner- und Außerorts erscheint nicht sachgerecht und realistisch zielführend, da ausreichende seitliche Abstände grundsätzlich von der jeweiligen Verkehrssituation, den Geschwindigkeitsverhältnissen sowie der Infrastruktur beeinflusst werden.

Die infrastrukturellen Bedingungen würden vielfach jegliches Überholen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden von vornherein ausschließen. Es ist zu erwarten, dass derartige Situationen das Konfliktpotential zwischen unterschiedlich schnellen Verkehrsteilnehmern unangemessen erhöhen. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass ausschließlich der Kraftfahrzeug Führende Adressat der Regelung ist.

Aus diesen Gründen wird vorgeschlagen zwar die Werte von 1,50 Meter innerorts und 2,00 Meter außerorts in der StVO zu verankern, jedoch nur als in der Regel einzuhaltende Mindestabstände, von denen in bestimmten Fällen abgewichen werden darf.

Ebenso wird eine starre Regelung hinsichtlich der praktischen Durchsetzung und Verkehrsüberwachung sowie einer beweis- und rechtsfesten Ahndungsmöglichkeit polizeilich kritisch bis nicht realisierbar gesehen. Unabhängig von einer praktischen Prüfmöglichkeit bedingt eine derartige Regelung die Definition von Messpunkten zwischen den Verkehrsteilnehmenden.

Vk
In

4. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 9 Absatz 6 StVO)

In Artikel 1 Nummer 3 ist § 9 Absatz 6 wie folgt zu fassen:

„(6) Wer ein Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t innerorts fährt, muss beim Rechtsabbiegen mit Schrittgeschwindigkeit fahren, wenn auf oder neben der Fahrbahn mit gradeaus fahrendem Radverkehr oder im unmittelbaren Bereich des Einbiegens mit die Fahrbahn überquerendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist.“

Begründung:

Die derzeitige Regelung zur generellen Anordnung von Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen innerorts erfasst auch Situationen, in denen die Geltung von Schrittgeschwindigkeit untunlich wäre. Diesbezüglich lassen sich folgende Fallgruppen ausmachen: Rad- und Fußverkehr sind nicht vorhanden (Autobahnen, Kraftfahrstraßen, Verkehrsverbote) oder der rechtsabbiegende Verkehr wird durch eigene Lichtzeichen geregelt (Grüner Pfeil). Die Regelung sollte daher entsprechend differenziert werden. Im Übrigen erfolgt die Formulierung des Gebots zum Fahren mit Schrittgeschwindigkeit im Gleichklang mit parallelen Bestimmungen der StVO, zum Beispiel zu Zeichen 325.1 (Verkehrsberuhigter Bereich).

In 5. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 9 Absatz 6 Satz 2 – neu – StVO)

In Artikel 1 Nummer 3 § 9 ist dem Absatz 6 folgender Satz anzufügen:

„Dies gilt nicht für Fahrzeuge,

1. die ganz oder teilweise alternativ angetrieben werden,
2. mit einer Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 4 250 kg und
3. ohne Anhänger,

sofern die 3 500 kg überschreitende Masse ausschließlich dem zusätzlichen Gewicht des Antriebssystems gegenüber dem Antriebssystem eines Fahrzeugs mit denselben Abmessungen, das mit einem herkömmlichen Verbrennungsmotor mit Fremd- oder Selbstzündung ausgestattet ist, geschuldet ist und die Ladekapazität gegenüber diesem Fahrzeug nicht erhöht ist.“

Begründung:

Die neue Verhaltensregel zum Rechtsabbiegen dient der Verkehrssicherheit. Sie wird im Grundsatz begrüßt. Allerdings kann sie in verschiedenen Fallgestaltungen problematisch sein. Von ihr wären nicht nur Lkw, sondern auch Pkw, die durch einen Elektroantrieb (Gewicht der Batterien) oder andere alternative Antriebe die Grenze von 3,5 Tonnen überschreiten, betroffen. Zu den alternativen Antriebsformen gehören Antriebe mit Strom, Wasserstoff, Erdgas (einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas – CNG) und flüssig (Flüssigerdgas – LNG)), Flüssiggas (LPG) sowie mechanische Energie aus bordeigenen Speichern oder bordeigenen Quellen, einschließlich Abwärme. Bei solchen Fahrzeugen ist das Sichtfeld jedoch nicht vergleichbar eingeschränkt, sodass insofern bei ihnen kein Bedürfnis besteht, nach rechts nur mit Schrittgeschwindigkeit abzubiegen. Im Fahrerlaubnisrecht wurden beispielsweise für diese Fallgestaltungen vom BMVI jeweils Sonderregelungen erlassen (vergleiche § 6 Absatz 3b FeV). Hieran ist die Ausnahmeregelung eng angelehnt.

In 6. Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a (§ 12 Absatz 3 Nummer 1, 1a StVO)

(bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 7)

In Artikel 1 Nummer 4 ist Buchstabe a zu streichen.

Begründung:

Das Anliegen, die notwendige Freifläche zur Gewährleistung hinreichender Sichtbeziehungen zu vergrößern, wird begrüßt.

Die Berechnungsregeln dieser allgemeinen Verhaltensvorschrift müssen, damit sie von den Verkehrsteilnehmern beachtet und die Nichtbeachtung von der Polizei verfolgt werden kann, gesetzlich hinreichend klar und eindeutig bestimmt sein. Bereits die gegenwärtige Regelung zum Parken im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen ist für viele Verkehrsteilnehmer nur schwer verständlich und wird daher häufig nicht eingehalten. Die gewählten neuen Formulierungen führen dazu, dass das Parken je nach Kreuzung beziehungsweise Einmündung in unterschiedlichen Bereichen noch zulässig beziehungsweise schon verboten ist und sind gegenüber den bisherigen Berechnungsregeln nochmals erheblich komplizierter. Der Bestimmtheitsgrundsatz hat hier, zumal diese allgemeine Verhaltensvorschrift künftig bei Verkehrsunfällen auch Gegenstand von zivil- und strafgerichtlichen Entscheidungen sein wird, eine tragende Bedeutung. Diese Anforderung erfüllen die gewählten Formulierungen der allgemeinen Verhaltensvorschrift nicht. Dies wird auch nicht dadurch geheilt, dass die Berechnungsregeln in der Begründung erläutert werden.

Es ist zu berücksichtigen, dass Adressat einer Benutzungspflicht beziehungsweise einer Kennzeichnung mit dem Sinnbild „Radverkehr“ der Radverkehr ist. Da eine entsprechende Beschilderung beziehungsweise Kennzeichnung bei baulich angelegten Wegen teilweise auch von der Fahrbahn abgesetzt sein kann, werden sich diese häufig am Rand oder gar außerhalb des unmittelbaren

Wahrnehmungsbereichs eines auf der Fahrbahn befindlichen Fahrzeugführers befinden, so dass diese gegebenenfalls überfordert werden beziehungsweise sich vom eigentlichen Verkehrsgeschehen abwenden müssen.

Da diese Rechtsänderung für viele Kreuzungen und Einmündungen gilt, hat sie zudem eine erhebliche Breitenwirkung. Die Regelung bedarf daher im Hinblick auf ihre Praxistauglichkeit einer vertieften Prüfung und gegebenenfalls Überarbeitung. Diese Änderung ist deshalb bis zur nächsten, bereits angekündigten Novellierung der StVO zurückzustellen.

Vk 7. Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a (§ 12 Absatz 3 Nummer 1 StVO)

(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 6)

Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a ist wie folgt zu fassen:

,a) In Absatz 3 Nummer 1 werden nach dem Komma die Wörter „soweit in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist, vor Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten,“ eingefügt.‘

Begründung:

Die Schaffung von längeren Parkverbotsstrecken im Kreuzungsbereich mit Radwegen zur Verbesserung von Sichtfeldern für alle Verkehrsteilnehmer wird grundsätzlich begrüßt.

Gleichwohl soll laut Änderungsbefehl des BMVI zur Änderung von § 12 Absatz 3 Nummer 1 StVO auch der Beginn der Eckausrundung als Bezugsgröße für ein Parkverbot gelten. Diese Regelung ist aber nicht praktikabel und würde weder zu einer Vereinfachung für die Verkehrsteilnehmenden noch für Überwachungskräfte beitragen. Der Begriff „Eckausrundung“ ist unklar und regelmäßig nicht besser erkennbar als der Schnittpunkt der Fahrbahnkanten. Die praktische Auslegung des Beginns der „Eckausrundung“ kann sich, je nach den baulichen Gegebenheiten, im Einzelfall schwierig gestalten. Die vorgeschlagene Formulierung mit „oder“ führt dazu, dass sich die Kfz-Führer zwischen den beiden Kriterien (Entfernung von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten oder Entfernung vor Beginn der Eckausrundung) entscheiden können. Das bringt nicht den beabsichtigten Sicherheitsgewinn, weil sich der Parkende immer an der für ihn günstigeren Regelung orientiert. Die ursprüngliche Formulierung enthält zu viele Kriterien, die ein Verkehrsteilnehmer von der Fülle und Diversität nicht berücksichtigen kann (verschiedene Längenangaben bei unterschiedlichen örtlichen Situationen). Darüber hinaus mangelt es an Eindeutigkeit des dann nach Schnittkantenmethode und Eckrundungsmethode wahlweise unterschiedlich ausfallenden Verbotsbereichs. Die bisherige Formulierung, nach der die (tatsächlichen oder gedachten) Schnittkanten der Fahrbahn als Bezugsgröße gelten, soll deshalb beibehalten werden.

Die vom BMVI vorgesehene Aufteilung in zwei Aufzählungspunkte, mit oder ohne Radweg, erzielt keine eindeutige Regelung, ob und in welcher Länge hinter Einmündungen und Kreuzungen mit straßenbegleitenden Radwegen ein Parkverbot nach § 12 StVO gelten soll. Dies birgt die Gefahr, dass dieser für die Querung von zu Fuß Gehenden notwendige Bereich ohne vorhandene bauliche Absenkung nicht vom ruhenden Verkehr freigehalten wird. Insoweit dient die Zusammenfassung der vom BMVI vorgeschlagenen Aufzählungspunkte der Klarstellung des Regelungsgehalts.

- Vk
In
U
8. Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b (§ 12 Absatz 4 Satz 3 StVO)
Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b ist zu streichen.

Folgeänderung:*

Artikel 3 Absatz 2 Nummer 25 ist zu streichen.

Begründung:

[Vk, In]

[Der neu eingefügte Satz bedeutet die Neueinführung eines Fahrradparkverbotes auf Fahrbahnen zur Förderung des Kfz-Parkens am Straßenrand. Diese Regelung ist nicht mit dem Ziel einer StVO-Novelle zur Förderung des Radverkehrs vereinbar.

Die Regelung führt zu einer deutlichen Verschlechterung der Rechtslage für den Radverkehr und zu einer nicht zu rechtfertigenden Schlechterstellung gegenüber Kraftfahrzeugen.

Mit dieser Regelung wird das Fahrradparken noch stärker auf Fußwege verlagert. Dadurch werden insbesondere bei engen Gehwegen die Verkehrsverhältnisse für den Fußverkehr weiter verschlechtert. Eine entsprechende zusätzliche Belastung der Fußverkehrsfläche widerspricht dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 10. Oktober 2019 (Top 6.9). Darin wird die Funktion von Gehwegen als Schutzräume für Fußgängerinnen und Fußgänger hervorgehoben, die von anderen Nutzungen freizuhalten sind.

Das BMVI hat am 21. November 2019 gemeinsam mit der Verkehrsministerkonferenz, dem Deutschen Städtetag, Deutschen Landkreistag und Deutschen Städte- und Gemeindebund ein „Bündnis für moderne Mobilität“ gegründet. Dieses sieht unter anderem vor, dass den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln der notwendige Platz einzuräumen ist. Die jetzt vorgeschlagene Regelung steht im Widerspruch zu diesem Kernpunkt der Bündnisvereinbarung.

* bei Annahme sind die Ziffern 63, 64, 68 und 69 redaktionell anzupassen

Derzeit legen zahlreiche Städte Fahrradabstellanlagen im Fahrbahnbereich an. Dies führt zu einer effizienten Nutzung des Straßenraumes, da hier statt einem Kfz dann acht bis zehn Fahrräder abgestellt werden können. Wenn das Fahrradparken zukünftig nicht mehr zum Allgemeingebrauch der Straße gehört, wird diese Möglichkeit der Radverkehrsförderung rechtlich zumindest deutlich erschwert.

Mit dem Wegfall der Möglichkeit, Fahrradstellplätze auf Fahrbahnen vorzusehen, würde die Bundesregierung den Kommunen ein wichtiges Instrument zur Steuerung des Verkehrs nehmen – statt ihnen wie angekündigt zusätzliche Handlungsspielräume zu geben.]

{U}

{Die vorgesehene Regelung, dass Fahrräder außerhalb von Seitenstreifen und Fahrbahnen abzustellen sind, greift zu weit. Sie würde alle Fahrräder betreffen, nicht nur Mietfahrräder, und vor allem Elektrokleinstfahrzeuge; nur Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhänger dürften noch auf der Fahrbahn beziehungsweise auf dem Seitenrand abgestellt werden. In städtischen Quartieren kommt es auf Fußverkehrsflächen bereits vermehrt zu behinderndem Abstellen, insbesondere von in Mietsystemen eingebundenen Elektrokleinstfahrzeugen und Mietfahrrädern. Wenn Fahrräder grundsätzlich nur noch auf Gehwegen abgestellt werden dürften, würde dies die Platzprobleme auf Gehwegen zusätzlich verstärken.}

Vk 9. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 13 Absatz 5 Satz 1 StVO)*

In Artikel 1 Nummer 5 sind in § 13 Absatz 5 Satz 1 nach den Wörtern „im Sinne des Carsharinggesetzes“ die Wörter „und der entsprechenden Länderregelungen“ einzufügen.

Begründung:

Damit kann die neue Vorschrift auch auf die Straßen nach Landesrecht (Landes-, Kreis-, Gemeinde- und sonstige Straßen) angewendet werden beziehungsweise gilt für diese. Nach der bisherigen Formulierung wäre die Anwendung auf die Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen beschränkt, da ein Carsharingfahrzeug, dem von der Verwaltung eine Parkprivilegierung an einer Straße nach Landesrecht eingeräumt wird, kein solches im Sinne des Carsharinggesetzes ist.

* Bei Annahme der Ziffern 9 und 10 sind diese im Beschluss redaktionell zusammenzuführen.

Vk
In10. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 13 Absatz 5 Satz 1 StVO)*

In Artikel 1 Nummer 5 § 13 Absatz 5 Satz 1 sind nach dem Wort „Carsharing-gesetzes“ die Wörter „oder als Inhaber eines Bewohnerparkausweises ein Fahrzeug“ einzufügen.

Begründung:

Eine Bevorrechtigung bei den Parkgebühren kann für Bewohner ebenfalls unmittelbar an Parkuhren oder Parkscheinautomaten erfolgen, sodass auch in dem Fall bevorrechtigende Zusatzzeichen als Schilder entbehrlich sein können. Diese im Interesse der Lichtung des Schilderwaldes stehende Handhabung mit Zusatzzeichen-Aufklebern in den Maßen von etwa 11 x 8 Centimeter hat sich zum Beispiel in Hamburg seit vielen Jahren bewährt, ohne dass es in irgendeiner Form zu Missbrauchsproblemen gekommen wäre.

Vk

11. Zu Artikel 1 Nummer 6a – neu – (§ 21 Absatz 3 Satz 1 und 1a – neu – StVO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 6 folgende Nummer 6a einzufügen:

„6a. § 21 Absatz 3 Satz 1 wird durch folgende Sätze ersetzt:

„Auf Fahrrädern dürfen Personen von mindestens 16 Jahre alten Personen nur mitgenommen werden, wenn die Fahrräder auch zur Personenbeförderung gebaut und eingerichtet sind. Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr dürfen auf Fahrrädern von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden, wenn für die Kinder besondere Sitze vorhanden sind und durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Vorrichtungen dafür gesorgt ist, dass die Füße der Kinder nicht in die Speichen geraten können.“ ‘

Folgeänderung:

In Artikel 1 Nummer 16 Buchstabe c sind nach den Wörtern „§ 21 Absatz 1 Satz 1 oder 4“ die Wörter „und die Wörter „Absatz 3 Satz 1 oder 2“ durch die Wörter „Absatz 3 Satz 1 bis 3“ ‘ einzufügen.

* Bei Annahme der Ziffern 9 und 10 sind diese im Beschluss redaktionell zusammenzuführen.

Begründung:

Die Zulässigkeit der Mitnahme von über siebenjährigen Personen auf entsprechend gebauten und eingerichteten, ein- oder zweispurigen Fahrrädern soll in § 21 Absatz 3 StVO klargestellt werden. Diese Voraussetzungen zur Personenmitnahme können insbesondere Rikschas (siehe dazu Verlautbarung des BMVBW vom 24. Juni 2003, VkB1 S. 429) und bestimmte Lastenfahrräder erfüllen, die neben dem Transport von Gütern auch oder ausschließlich für den Transport von Personen gebaut sind und daher über entsprechende eigene Sitzgelegenheiten für jede Person verfügen.

Damit wird einer Forderung entsprochen, die Eingang in den Bericht der Ad-hoc AG Radverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz gefunden hat. Bereits gegenwärtig wird die in ihrem Wortlaut missverständliche Vorschrift des § 21 Absatz 3 StVO obergerichtlich einschränkend im Sinne der beantragten Änderungsregelung ausgelegt (vgl. OLG Dresden, Beschluss vom 11. Oktober 2004, Ss OWi 460/04).

Wird in Artikel 1 Nummer 6a – neu – § 21 Absatz 3 Satz 1 durch die Sätze 1 und 2 ersetzt, muss in § 49 Absatz 1 Nummer 20 StVO eine entsprechende Folgeänderung durchgeführt werden. Durch den zusätzlichen Satz in § 21 Absatz 3 ist in § 49 Absatz 1 Nummer 20 StVO die Angabe „Absatz 3 Satz 1 oder 2“ durch die Wörter „Absatz 3 Satz 1 bis 3“ zu ersetzen.

In 12. Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 23 Absatz 1c StVO)

(bei
Annahme
entfällt
Ziffer 13)

In Artikel 1 ist Nummer 7 zu streichen.

Begründung:

Die Änderung ist entgegen der Begründung der Verordnung nicht nur eine sprachliche Klarstellung, sondern eine inhaltliche Änderung. Durch die Einfügung „oder verwendet werden kann“ wird aus dem aktiven Tun des Benutzers (bestimmungsgemäßer Gebrauch des Geräts) die passive Eignung des Geräts (Verbot bereits des Mitführens, wenn das Gerät auch zur Anzeige von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen geeignet ist). Damit würde nicht mehr eine bestimmte Tat oder deren Versuch geahndet, sondern ein neutrales Verhalten bereits weit im Vorfeld sanktioniert werden.

Mobiltelefone, die in der Einzelbegründung ebenfalls angesprochen werden, werden heute praktisch von jedermann mit sich geführt, nicht nur von Fahrzeugführern, sondern auch von deren Beifahrern oder Fahrgästen (zum Beispiel Busse, Taxen). Für deren Anwender wäre diese Änderung schwerwiegend. Da auf jedem erhältlichen Smartphone eine entsprechende App installiert werden kann, wird fast jeder Verkehrsteilnehmer – unabhängig von dessen Absichten und technischer Versiertheit – von der Regelung erfasst. Eine solch weitreichende Auslegung beziehungsweise Vorverlagerung der Verbotsregelung wird abgelehnt.

- Vk 13. Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 23 Absatz 1c Satz 3 – neu – StVO)
- (entfällt bei Annahme von Ziffer 12)
- Artikel 1 Nummer 7 ist wie folgt zu fassen:
- ,7. In § 23 Absatz 1c wird nach Satz 2 folgender Satz angefügt:
- „Bei anderen technischen Geräten, die neben anderen Nutzungszwecken auch zur Anzeige oder Störung von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen verwendet werden können, dürfen die entsprechenden Gerätefunktionen nicht verwendet werden.“ ‘

Begründung:

Der mit der Verordnungsänderung beabsichtigte Vorstoß, künftig auch die Nutzung von technischen Geräten zu verbieten, die nicht ausdrücklich zur Anzeige oder zur Störung von Überwachungsmaßnahmen bestimmt sind, jedoch zu diesen Zwecken verwendet werden können, ist im Sinne einer effektiven Verkehrsüberwachung grundsätzlich positiv zu bewerten. Laut der Verordnungsbegründung wären von der vorgeschlagenen Regelung künftig allerdings auch Navigationssysteme umfasst, die auf Verkehrsüberwachungsmaßnahmen hinweisen, selbst wenn die entsprechende Funktion deaktiviert wird. Darüber hinaus würde die vorgeschlagene Regelung ausweislich der Begründung der Verordnung auch Mobiltelefone, auf denen sogenannte Blitzer-Apps installiert sind, umfassen. Diese dürften vom Fahrzeugführer nicht mitgeführt werden.

Derart weitgehende Nutzungseinschränkungen erscheinen angesichts der weiten Verbreitung von Smartphones sowie auch zum Beispiel von Navigationsgeräten mit entsprechenden Funktionen unverhältnismäßig. Es wird daher vorgeschlagen, das vorgesehene Verbot auf die Nutzung der entsprechenden Gerätefunktionen (zum Beispiel entsprechende Smartphone-Applikationen) zu begrenzen.

- Vk 14. Zu Artikel 1 Nummer 7a – neu – (§ 29 Absatz 4 – neu – StVO)
- (bei Annahme entfällt Ziffer 59)
- In Artikel 1 ist nach Nummer 7 folgende Nummer 7a einzufügen:
- ,7a. Dem § 29 wird folgender Absatz 4 angefügt:
- „(4) Das Parken von Elektrokleinstfahrzeugen und Fahrrädern auf für den Fußgängerverkehr vorgesehenen Verkehrsflächen bedarf der Erlaubnis, wenn dies zu gewerblichen Zwecken, insbesondere zur Vermietung der Fahrzeuge oder zu deren Verleih, erfolgt. Satz 1 gilt nicht

für Fahrzeuge, die ausschließlich im Rahmen eines stationsbasierten Modells angeboten werden.“ ‘

Folgeänderung:*

Artikel 1 Nummer 17 ist wie folgt zu fassen:

,17. In § 52 werden folgende Absätze 5 und 6 angefügt:

„(5) § 44 Absatz 4, soweit Autobahnen ... (weiter wie Regierungsvorlage).

(6) § 29 Absatz 4 ist erst ab dem ... [einsetzen: Datum des ersten Tages des vierten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] anzuwenden.“ ‘

Begründung:

Die gewerbliche Nutzung von insbesondere Fußverkehrsflächen durch kommerzielle Anbieter von Miet-Elektro-Tretrollern (Elektrokleinstfahrzeuge) und Fahrrädern führt in Städten und Kommunen zunehmend zu verkehrlichen Problemen für die sonstigen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für zu Fuß Gehende und mobilitätseingeschränkte Personen. Beim Anbieten solcher Fahrzeuge zum Anmieten steht nicht mehr der Verkehrszweck (ruhender Verkehr) im Vordergrund, sondern das gewerbliche Anbieten einer Dienstleistung. Das entsprechende Parken dieser Fahrzeuge ist nicht mehr vom erlaubnisfreien Gemeingebrauch umfasst. Dies gilt auch bei stationslosen Angeboten, sogenannten Freefloating-Vermietmodellen, bei denen die Fahrzeuge der Vermietflotten lediglich einzeln im Straßenland zur Anmietung abgestellt werden. Für eine entsprechende bundeseinheitliche Klarstellung bedarf es der Aufnahme einer entsprechenden Erlaubnispflicht zum Parken dieser Fahrzeuge auf für den Fußverkehr vorgesehenen Straßenbestandteilen. Es kommt für diese Erlaubnispflichtigkeit nicht darauf an, ob einzelne Fahrzeuge des Angebots ordnungsgemäß oder hindernd oder gefährdend abgestellt werden.

In § 52 wird als Folgeänderung eine gesonderte Anwendungsvorschrift aufgenommen. Die Regelungen zur Erlaubnispflicht nach § 29 Absatz 4 StVO soll erstmals am ersten Tag des vierten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats zur Anwendung kommen. Diese Vorlaufzeit ist für organisatorische Vorbereitungen der Verwaltung und etwaige begleitende Rechtssetzungen in den Ländern erforderlich.

* bei Annahme mit Ziffer 26 redaktionell anzupassen

In 15. Zu Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe b (§ 37 Absatz 2 Nummer 1 Satz 11 StVO)

In Artikel 1 Nummer 10 ist Buchstabe b zu streichen.

Begründung:

Die Ergänzung ist überflüssig. Bereits nach derzeit geltendem Recht dürfen Radfahrer, die nach § 37 Absatz 2 Nummer 6 StVO die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten haben, bei einem „Grünpfeilschild“ auch bei Rot unabhängig davon abbiegen, ob sie auf der Fahrbahn für den allgemeinen Fahrverkehr, einem Radfahrstreifen, einem Schutzstreifen oder einem fahrbahnbegleitenden Radweg fahren. Für Radfahrer auf einem „abgesetzten“ Radweg gelten die Lichtzeichen für den Fahrverkehr ohnehin nicht, auch dies bedarf keiner zusätzlichen Regelung.

In 16. Zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe a (§ 39 Absatz 1b StVO)

(bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 17)

In Artikel 1 Nummer 11 ist Buchstabe a zu streichen.

Begründung:

Zur Einführung des Zeichens „Fahrradzone“ besteht noch Diskussionsbedarf über Sinn und Zweck und nähere Ausgestaltung. Zum Beispiel wird nicht begründet, warum Fahrradzonen „in regelmäßigen Abständen [...] mit Zeichen 244.3 als Sinnbild“ gekennzeichnet sein müssen und dies in der StVO und nicht in der VwV-StVO geregelt werden soll. Unklar oder begrifflich unsauber ist auch die Formulierung „Zeichen [...] als Sinnbild“; gemeint ist möglicherweise etwas anderes, nämlich eine Wiedergabe des Zeichens „Fahrradzone“ auf der Fahrbahn im Sinne von Abschnitt IV Nummer 7 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 „Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ (Randnummer 55).

- Vk 17. Zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe a und Nummer 13 Buchstabe c (§ 39 Absatz 1b und § 45 Absatz 1i Satz 5 und 6 StVO)
(entfällt bei Annahme von Ziffer 16)
- Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:
- a) In Nummer 11 Buchstabe a sind die Wörter „ , in regelmäßigen Abständen gekennzeichnet mit Zeichen 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn,“ zu streichen.

- [Vk] = 18. [b) In Nummer 13 Buchstabe c ist § 45 Absatz 1i wie folgt zu ändern:
- (entfällt bei Annahme von Ziffer 32)
- aa) In Satz 5 sind die Wörter „Tempo 30-Zone“ durch die Wörter „Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung, eines verkehrsberuhigten Bereiches, einer Fahrradstraße oder eines Radschnellwegs“ zu ersetzen.
- bb) Satz 6 ist zu streichen.]

Begründung:

Bei den unter Nummer 13 Buchstabe c aufgeführten Anordnungsvoraussetzungen für Fahrradzonen (neues Zeichen 244.3) sollten alle innerörtlichen Straßen aufgeführt werden, die sich angesichts besonderer Regelungsgehalte nicht mit Fahrradzonen überschneiden dürfen. Dies sind Tempo 30-Zonen, Tempo 20-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche, aber auch Fahrradstraßen und Radschnellwege, die insbesondere der linienhaften Beschleunigung des Radverkehrs auf Radhaupttrouten dienen und somit nicht mit Fahrradzonen gleichzusetzen sind.

Zudem sind die unter Nummer 11 Buchstabe a und Nummer 13 Buchstabe c aufgeführten Hinweise auf eine regelmäßige Kennzeichnung von Fahrradzonen auf der Fahrbahn im Rahmen der StVO entbehrlich und sollten als Ausführungsvorschrift in die VwV-StVO zu Zeichen 244.3 verschoben werden.

- Vk 19. Zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa (§ 39 Absatz 7 StVO)
- In Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa ist die Bildunterschrift wie folgt zu ändern:
- a) Das Wort „beweglichen“ ist zu streichen.
- b) Nach dem Wort „Gütern“ sind die Wörter „oder Personen“ einzufügen.

Begründung:

Die Förderung und Sicherheit des Radverkehrs betrifft auch den Güter- und Personentransport im privaten und gewerblichen Bereich. Die Bildunterschrift beim Lastenfahrrad greift insoweit zu kurz und wird entsprechend um die Personenmitnahme ergänzt.

Vorausgesetzt wird eine entsprechende Beschaffenheit des Lastenfahrrads, also beim Transport von Gütern das Vorhandensein geeigneter Ladeflächen beziehungsweise bei der Beförderung von Personen geeignete Sitzgelegenheiten für die jeweiligen Personen. Inwieweit ein Lastenfahrrad zum Transport von Gütern beziehungsweise Personen bestimmt ist, hat sich insbesondere aus der Systembeschreibung des Herstellers zu ergeben.

Der in der Bildunterschrift vorgesehene Begriff „beweglich“ vor Güter kann ersatzlos entfallen, weil er überflüssig ist.

- Vk
In 20. Zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb (§ 39 Absatz 7 StVO)
In Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe b ist Doppelbuchstabe bb zu streichen.

Begründung:

Für die Einführung des neuen Sinnbildes zur Bevorrechtigung von Fahrzeugen mit mehreren Insassen in § 39 Absatz 7 StVO gibt es keine Ermächtigungsgrundlage. Zunächst muss der parlamentarische Gesetzgeber zum Beispiel im StVG darüber entscheiden, ob und inwieweit Verkehrsteilnehmer, die zusammen mit anderen in einem Fahrzeug fahren, gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern bevorrechtigt werden sollen, und gegebenenfalls eine entsprechende Verordnungsermächtigung schaffen. Das neue Sinnbild ist personenbezogen und nur scheinbar fahrzeugbezogen.

- Vk 21. Zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe b Doppelbuchstabe dd und Doppelbuchstabe ee (§ 39 Absatz 7 StVO)

Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe b ist wie folgt zu ändern:

- a) Doppelbuchstabe dd ist wie folgt zu fassen:

,dd) In der Bildunterschrift „Einsitzige zweirädrige Kleinkrafträder mit elektrischem Antrieb, der sich bei einer Geschwindigkeit von mehr als 25 km/h selbsttätig abschaltet – E-Bikes“ werden die Wörter „bei einer Geschwindigkeit von mehr als 25 km/h selbsttätig abschaltet“ durch die Wörter „auf eine bauartbedingte Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h selbsttätig abregelt“ ersetzt.“

- b) In Doppelbuchstabe ee sind die Wörter „bei einer Geschwindigkeit von“ durch die Wörter „auf eine bauartbedingte Geschwindigkeit von nicht“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung dient der Klarstellung. Durch die alleinige Substitution des Begriffs „abschaltet“ durch „abregelt“ wird die harte Grenze von 25 km/h aufgeweicht, weil der Abregelvorgang nach dieser Definition erst ab 25 km/h beginnen muss und nicht definiert ist, wie hoch die Endgeschwindigkeit tatsächlich sein muss. Nach der Begriffsbestimmung des Kleinkraftrads gemäß § 2 Nummer 11 der Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (FZV) wäre ohne die Änderung eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h möglich.

Vk
In

22. Zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe c (§ 39 Absatz 10 Satz 2 StVO)

In Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe c § 39 Absatz 10 ist Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Für die Regelung, dass die Parkfläche mit einer Parkflächenmarkierung umrandet sein kann, besteht kein gesetzlicher Regelungsbedarf in der StVO. Es handelt sich um eine Selbstverständlichkeit. Gegebenenfalls kann dazu demnächst in der VwV-StVO eine Regelung getroffen werden, sollte festgestellt werden, dass ein sachlicher Regelungsbedarf besteht.

Vk
In

23. Zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe d (§ 39 Absatz 11 Satz 2 StVO)

In Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe d § 39 Absatz 11 ist Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Für die Regelung, dass zur Unterstützung einer Parkflächenvorhaltung für Car-sharingfahrzeuge das Sinnbild zusätzlich auf der Parkfläche aufgebracht sein kann, besteht kein Regelungsbedarf für eine gesetzliche Regelung in der StVO. Zum einen handelt es sich rechtlich um eine Selbstverständlichkeit, dass ein solches Sinnbild ähnlich wie zum Beispiel bei Behindertenparkplätzen oder bei Parkflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge zusätzlich auf der Parkfläche aufgebracht sein kann. Zum anderen sind Adressaten dieser Regelung offenkundig nicht die Verkehrsteilnehmer, sondern die zuständigen Verwaltungs-

behörden. Gegebenenfalls kann dazu demnächst in der VwV-StVO eine Regelung getroffen werden, sollte festgestellt werden, dass hierfür ein sachlicher Regelungsbedarf besteht.

Vk
In 24. Zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe d (§ 39 Absatz 11 Satz 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe d § 39 Absatz 11 ist Satz 3 zu streichen.

Begründung:

Für die Regelung, dass die Parkfläche mit einer Leitlinie (Zeichen 340) umrandet sein kann, besteht kein Regelungsbedarf für eine gesetzliche Regelung in der StVO. Zum einen sind Adressaten dieser Regelung offenkundig nicht die Verkehrsteilnehmer, sondern die zuständigen Verwaltungsbehörden. Gegebenenfalls kann dazu demnächst in der VwV-StVO eine Regelung getroffen werden, sollte festgestellt werden, dass hierfür ein sachlicher Regelungsbedarf besteht. Zum anderen ist nicht nachvollziehbar, warum speziell für Carsharingparkplätze eine Parkflächenumrandung durch Anordnung einer Leitlinie (Zeichen 340) eingeführt werden soll; zudem steht dies im Widerspruch zu den Regelungen zu Zeichen 340 in Anlage 3 laufende Nummer 22 und im Widerspruch zu laufende Nummer 74 (Anlage 2 zu § 42) sowie VwV-StVO zur § 42 Anlage 2 laufende Nummer 74, wonach die erkennbare Abgrenzung der Parkflächen mit Markierungen, Markierungsknopfreihen oder durch abgesetzte Pflasterlinien erfolgen kann. In der Regel reicht eine Kennzeichnung der Parkstandsecken aus.

In 25. Zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe d (§ 39 Absatz 11 Satz 4, 5 – neu – StVO)

In Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe d ist § 39 Absatz 11 wie folgt zu ändern:

a) In Satz 4 sind die Wörter „ein Carsharingausweis mit der Plakette gut lesbar ausgelegt oder angebracht ist.“ durch die Wörter „die Plakette deutlich sichtbar auf der Innenseite der Windschutzscheibe anzubringen ist.“ zu ersetzen.

b) Folgender Satz ist anzufügen:

„Zur Kennzeichnung und Ausgabe der Plaketten gelten § 3 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1 und 2 und § 4 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung entsprechend.“

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Die Änderung dient dem Gleichklang mit der Ermächtigungsgrundlage § 4 Absatz 1 CsG und, der Abbildung der Plakette folgend, dem Gleichklang mit der bereits existierenden Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV). Sie erleichtert durch die Nennung des Anbringungsorts Windschutzscheibe die Überwachung. Die Vorgabe des Anbringens erfordert dabei keine feste Verbindung. Gleichzeitig erfolgt eine Klarstellung, da die Vorgabe „Carsharingausweis mit der Plakette“ mehrdeutig ist.

Zu Buchstabe b:

Die Änderung greift die Verordnungsermächtigung § 4 Absatz 2 Satz 1 CsG auf und regelt bundeseinheitlich das Verfahren für die Erteilung der Kennzeichnung. Dazu wird auf das bekannte und bewährte Verfahren nach der 35. BImSchV zurückgegriffen. Entsprechend werden die Art und Weise der Kennzeichnung und die für das Erteilen der Kennzeichnung erforderlichen Angaben bestimmt. Damit werden bundeseinheitlich auch die konkrete Ausgestaltung der Plaketten – wie Material, Größe und Beschriftung – geregelt sowie die zuständigen Ausgabestellen bestimmt. Da Carsharing-Fahrzeuge nicht über eine fest am Fahrzeug angebrachte Plakette verfügen sollen, muss diese nur deutlich sichtbar auf der Windschutzscheibe angebracht sein (zum Beispiel durch Einstecken in eine geeignete Plastikhalterung). Eine dauerhafte Verbindung mit ihr ist hingegen nicht erforderlich, da sich nur durch einen flexibel einsetzbaren Ausweis der von einigen Anbietern verfolgte Mischbetrieb (Carsharing / klassisches Mietmodell) aufrechterhalten lässt. Dies wird sichergestellt, indem § 3 Absatz 2 Satz 3 der 35. BImSchV nicht in die Verweisung aufgenommen wird.

Zuständig sind die Zulassungsbehörden oder die nach Landesrecht sonst zuständigen Behörden. Den Zulassungsbehörden sind die Carsharingfahrzeuge bekannt; sie unterliegen als „Mietfahrzeug für Selbstfahrer“ (§ 13 Absatz 2 Satz 2 FZV) deren besonderer Überwachung (siehe § 23 Absatz 2 Satz 4 Nummer 2 in Verbindung mit § 6 Absatz 4 Nummer 1 FZV). Sollten andere Behörden zuständig sein, wäre dies jeweils durch Landesrecht zu regeln.

Vk In	26. <u>Zu Artikel 1</u>	<u>Nummer 12</u>	<u>Buchstabe a Doppelbuchstabe bb,</u> <u>Buchstabe c,</u>
(bei Annahme entfallen Ziffer 36 und 37)		<u>Nummer 13</u>	<u>Buchstabe f,</u>
		<u>Nummer 14</u>	<u>Buchstabe b und</u>
		<u>Nummer 17</u>	<u>(§ 44 Absatz 4 Satz 2,</u> <u>Absatz 6,</u> <u>§ 45 Absatz 11,</u> <u>§ 46 Absatz 2a und</u> <u>§ 52 Absatz 5 StVO)</u>

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nummer 12 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) Buchstabe a Doppelbuchstabe bb ist zu streichen.
 - bb) Buchstabe c ist zu streichen.
- b) Nummer 13 Buchstabe f ist zu streichen.
- c) Nummer 14 Buchstabe b ist zu streichen.
- d) Nummer 17 ist zu streichen.

Begründung:

Das Thema Zuständigkeiten des Fernstraßen-Bundesamts ist aufgrund noch offener – insbesondere rechtlicher – Fragestellungen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht entscheidungsreif. Um den Fortgang der übrigen Änderungen dieser Verordnung nicht aufzuhalten, sollte dieses Thema daher aus der Änderungsverordnung herausgelöst und in einem gesonderten Verfahren eigenständig weiterverfolgt werden, das ausreichend Möglichkeit zur Klärung der verbliebenen offenen Fragen bietet.

Vk 27. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a (§ 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 StVO)
In

Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a ist zu streichen.

(bei
Annahme
entfällt
Ziffer 28)

Begründung:

Die in der Nummer 13 Buchstabe a vorgesehene Einführung einer Einvernehmensregelung zugunsten der Gemeinden bei der Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen in § 45 Absatz 1 Nummer 6 StVO ist abzulehnen, da es sich bei der Ausführung der StVO um eine staatliche Auftragsangelegenheit und nicht um eine Selbstverwaltungsangelegenheit der Kommunen handelt.

[nur In]

[Ferner ist sie ungeeignet, zu der vom Bund beabsichtigten Vergrößerung der behördlichen Spielräume bei Verkehrsversuchen beizutragen. Das Einvernehmen hätte lediglich ein Veto- und Abwehrrecht der Gemeinden zur Folge. Dazu gehört die Entscheidung der Gemeinde darüber, ob sie die verkehrsregelnde Anordnung der Straßenverkehrsbehörde durch Erteilung ihres Einvernehmens ermöglicht oder aber durch Versagung des Einvernehmens verhindert (siehe dazu bereits BVerwG, Urteil vom 20. April 1994, Az. 11 C 17.93).

Ein Einvernehmen der Gemeinde im Zusammenhang mit Anordnungen nach § 45 StVO kommt nur in Betracht, wenn Angelegenheiten der kommunalen Selbstverwaltung wie die städtebauliche Entwicklung betroffen sind. Dies ist bereits gegenwärtig vorgesehen (siehe dazu bereits die Einzelbegründung zur Verordnung vom 21. Juli 1980 (BGBl I, S. 1060). Dort wird unter anderem ausgeführt: „Die städtebaulichen Aufgaben und damit auch die Wohnumfeldverbesserung durch Verkehrsberuhigung gehören zu den gemeindlichen Selbstverwaltungsangelegenheiten. Den Gemeinden ist daher bei städtebaulich begründeten straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen ein Gestaltungsspielraum für eigenverantwortliche Entscheidungen zu gewähren (BVerwGE 6, 343, 345)“.

Insofern besteht hier entgegen der Verordnungsbegründung keine Vergleichbarkeit mit Tempo-30-Zonen. Um den besonderen Bedingungen vor Ort gerecht zu werden, bestehen entsprechende (planerische) Instrumente, die durch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nicht ersetzt werden können. Zudem ist zweifelhaft, ob der Regelungsvorschlag noch von der Ermächtigungsgrundlage in § 6 StVG, die auf Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG „Straßenverkehr“ beruht, umfasst ist.]

U 28. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a (§ 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 5, 6,
Nummer 7 – neu – StVO)

(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 27)

Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a ist wie folgt zu fassen:

,a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 5 wird das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt.

bb) In Nummer 6 wird der Punkt am Ende durch ein Semikolon ersetzt und werden die Wörter „zur Erprobung ergehen die Maßnahmen im Einvernehmen mit der Gemeinde sowie“ angefügt.

cc) Folgende Nummer wird angefügt:

„7. zur Durchführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen, die abweichend von Satz 1 auch flächenhaft angeordnet werden können.“ ‘

(bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 29)

Begründung:

Parkraumbewirtschaftung ist für Städte und Gemeinden ein wichtiges Instrument zur Steuerung und Gestaltung des Verkehrs. Es kann damit Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl genommen und der Umstieg auf umweltverträgliche Verkehrsmittel, wie das Fahrrad, stimuliert werden. Hierdurch sinken die negativen Umweltfolgen des Verkehrs wie beispielsweise Luftschadstoff- und Lärmemissionen sowie die Notwendigkeit von flächenhafter Versiegelung. Erforderlich ist daher eine ausdrückliche Ermächtigungsgrundlage in § 45 StVO für alle Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen, besonders das Kurzzeitparken – bislang findet sich dort explizit nur eine Regelung zum Bewohnerparken. Durch die neue Regelung soll erreicht werden, dass Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen nicht von weiteren Voraussetzungen wie beispielsweise „Parkdruck“ abhängig sind. Denn auch ohne eine Parkplatzauslastung, die so hoch ist, dass die Verkehrssicherheit gefährdet ist, hat die Parkraumbewirtschaftung positive umweltpolitische Effekte. Damit wird auch dem Umstand Rechnung getragen, dass das „Ob“ der Parkgebührenerhebung durch die Gemeinden beziehungsweise Straßenbaulastträger nach dem Wortlaut des § 6a Absatz 6 StVG bereits voraussetzungslos zulässig ist. Da in einigen Orten nur eine weiträumige Parkraumbewirtschaftung sinnvoll und sachgerecht ist, sollten entsprechende Maßnahmen nicht nur – wie gegenwärtig in § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO bestimmt – für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken angeordnet werden dürfen. Vielmehr muss bei Bedarf auch eine flächenhafte Parkraumbewirtschaftung möglich sein.

- Vk 29. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a₁ – neu –
(entfällt bei Annahme von Ziffer 28) (§ 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 5, 6 und Nummer 7 – neu – StVO)
- In Artikel 1 Nummer 13 ist nach Buchstabe a folgender Buchstabe a₁ einzufügen:
- „a₁) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 5 wird das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt.
 - bb) In Nummer 6 wird der Punkt durch das Wort „sowie“ ersetzt.
 - cc) Folgende Nummer 7 wird angefügt:
„7. zur Durchführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen, die abweichend von Satz 1 auch flächenhaft angeordnet werden können.“ ‘

Begründung:

Parkraumbewirtschaftung ist für Städte und Gemeinden ein wichtiges Instrument zur Steuerung und Gestaltung des Verkehrs. Es kann damit Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl genommen und der Umstieg auf umweltverträgliche Verkehrsmittel, wie das Fahrrad, stimuliert werden. Erforderlich ist daher eine ausdrückliche Ermächtigungsgrundlage in § 45 StVO für alle Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen, besonders das Kurzzeitparken – bislang findet sich dort explizit nur eine Regelung zum Bewohnerparken. Durch die neue Regelung soll erreicht werden, dass Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen nicht von weiteren Voraussetzungen abhängig sind. Damit wird auch dem Umstand Rechnung getragen, dass das „Ob“ der Parkgebührenerhebung durch die Gemeinden beziehungsweise Straßenbaulastträger nach dem Wortlaut des § 6a Absatz 6 StVG bereits voraussetzungslos zulässig ist. Da in einigen Orten nur eine weiträumige Parkraumbewirtschaftung sinnvoll und sachgerecht ist, sollten entsprechende Maßnahmen nicht nur – wie gegenwärtig in § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO bestimmt – für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken angeordnet werden dürfen. Vielmehr muss bei Bedarf auch eine flächenhafte Parkraumbewirtschaftung möglich sein.

Vk 30. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a₁ – neu – (§ 45 Absatz 1c Satz 4 StVO)*

In Artikel 1 Nummer 13 ist nach Buchstabe a folgender Buchstabe a₁ einzufügen:

„a₁) In Absatz 1c Satz 4 werden nach dem Wort „gelten“ ein Semikolon und die Wörter „dies gilt nicht für Straßen mit Netzbedeutung für den Radverkehr“ eingefügt.“

Begründung:

An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb von Tempo-30-Zonen gilt grundsätzlich die Vorfahrtregel „rechts vor links“. Aktuell werden innerhalb von Tempo-30-Zonen Straßenzüge nur bevorrechtigt, wenn die Bedürfnisse des Buslinienverkehrs dies erfordern (vgl. VwV zu § 45 Absatz 9 Nummer 3 StVO).

Mit der Einfügung in Absatz 1c Satz 4 wird diese Praxis auf Straßen mit Netzbedeutung für den Radverkehr ausgedehnt. Mit der Vorfahrtsberechtigung kann die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs erhöht werden, wie sich aus einer Empfehlung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) (Stand 08/2016) ergibt.

Voraussetzung für die Netzbedeutung ist in der Regel ein kommunales Radverkehrskonzept, das inhaltlichen und verfahrensmäßigen Anforderungen genügen muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 20. April 1994, 11 C 17.93).

Vk 31. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe b (§ 45 Absatz 1h Satz 1 StVO)

In Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe b ist in § 45 Absatz 1h Satz 1 die Angabe „§§ 2 und 5“ durch die Angabe „§§ 2 und 3“ zu ersetzen.

Begründung:

Der Verweis auf § 5 CsgG in Satz 1 von § 45 Absatz 1h ist nicht nachvollziehbar, denn § 5 CsgG betrifft ausschließlich die Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing und damit keine von der Straßenverkehrsbehörde zu beachtenden Anforderungen bei der Anordnung der für alle Carsharingfahrzeuge geltenden Parkbevorrechtigungen nach § 3 Absatz 2 Nummer 1 CsgG.

* bei Annahme mit Ziffer 29 redaktionell anzupassen

Satz 2 von § 45 Absatz 1h dagegen betrifft die Anordnung von Parkbevorrechtigungen in Bezug auf Flächen, die für Fahrzeuge eines bestimmten Carsharingunternehmens vorgehalten werden: Dass eine solche Anordnung die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis voraussetzt, ergibt sich jedoch nicht aus § 5 CsgG, sondern aus § 3 Absatz 3 Nummer 4 CsgG. Ein Verweis auf § 5 CsgG ergibt auch deshalb keinen Sinn, weil dieser nur die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für Flächen einer Bundesstraße regelt, die straßenrechtliche Anordnung aber auch für Flächen von Straßen nach Landesrecht möglich sein muss. Der Verweis in § 45 Absatz 1h sollte insoweit angepasst werden.

In 32. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe c (§ 45 Absatz 1i StVO)

(bei
Annahme
entfällt
Ziffer 18)

In Artikel 1 Nummer 13 ist Buchstabe c zu streichen.

Begründung:

Zur Einführung einer Fahrradzone besteht noch Diskussionsbedarf über Sinn und Zweck und nähere Ausgestaltung. Zum Beispiel wird nicht begründet, weshalb im Gegensatz zu Fahrradstraßen in Fahrradzonen keine Lichtzeichen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) oder Leitlinien (Zeichen 340) vorhanden sein dürfen oder weshalb innerhalb der Fahrradzone in regelmäßigen Abständen das Zeichen 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn aufzubringen ist und dies in der StVO und nicht in der VwV-StVO geregelt werden soll. Unklar oder begrifflich unsauber ist auch die Formulierung „Zeichen [...] als Sinnbild“; gemeint ist möglicherweise etwas anderes, nämlich eine Wiedergabe des Zeichens „Fahrradzone“ auf der Fahrbahn im Sinne von Abschnitt IV Nummer 7 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 „Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ (Randnummer 55).

U 33. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe d (§ 45 Absatz 9 Satz 1, Satz 3 bis 6 StVO)

(bei
Annahme
entfallen
Ziffer 34
und 35)

In Artikel 1 Nummer 13 ist Buchstabe d wie folgt zu fassen:

,d) Absatz 9 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird der Punkt durch ein Semikolon ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

„sie können auch angeordnet werden, soweit dies zur Erreichung der verfolgten Anordnungszwecke unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsentwicklung erforderlich ist.“

bb) Die Sätze 3 bis 6 werden gestrichen.‘

Begründung:

Der bisherige § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO kann der Anordnung von Regelungen zugunsten des Radverkehrs (wie Fahrradstraßen) entgegenstehen, weil danach in der Praxis üblicherweise ausschließlich auf den Ist-Zustand der Verkehrssituation abgestellt wird und die zukünftige Entwicklung, die vielerorts eine Zunahme des Radverkehrs erwarten lässt, nicht berücksichtigt wird. Zur Bewältigung größerer Mengen an Radverkehr in einem Stadtgebiet wird es oft sinnvoll und notwendig sein, dem Radverkehr Angebote der Verkehrsführung zu machen, die noch nicht heute, aber für die weitere Entwicklung des Radverkehrs wichtig sind. Da die Förderung des Radverkehrs einen wesentlichen Baustein der Verkehrswende darstellt und einen positiven Beitrag zur Minderung von Luftschadstoffen und Lärm liefert, ist die Änderung von umweltpolitischer Bedeutung.

Der bisherige § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO ist besonders problematisch, weil er in verfassungsrechtlich bedenklicher Weise die Flüssigkeit des Verkehrs vor die Interessen des Gesundheits- und Umweltschutzes sowie der Verkehrssicherheit stellt. Die Streichung dient der Erleichterung der Anordnung von Maßnahmen zu Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs zur Verkehrssicherheit sowie zum Schutz vor Lärm und Abgasen. So hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass die zusammenhängende Anordnung von Tempo 30 nach Maßgabe von Luftreinhalte- und Lärmaktionsplänen durch den § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO erheblich erschwert wird. Mit dem Entfall des Satzes 3 ist auch die Anordnung von Tempo 30 zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs leichter umsetzbar. Die bisherigen Sätze 4 bis 6 beinhalten Ausnahmen zu Satz 3 und sind daher zu streichen.

U 34. Hilfsempfehlung zu Ziffer 33

(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 33)

Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe d (§ 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 6 StVO)

Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe d ist wie folgt zu fassen:

,d) In Absatz 9 Satz 4 Nummer 6 werden die Wörter „unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen“ durch die Wörter „Umfeld von“ sowie der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer angefügt:

„7. Erprobungsmaßnahmen < ... weiter wie Vorlage ...>“ ‘

Begründung:

Die in 2016 geschaffene Möglichkeit der erleichterten Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von Tempo 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weiteren Vorfahrtstraßen im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern hatte zum Ziel, die Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Kinder und ältere Personen, zu verbessern. Die Anordnungsmöglichkeit von Tempo 30 wurde dabei allerdings durch die Bestimmung des „unmittelbaren“ Bereichs von an diesen Straßen gelegenen Einrichtungen zu eng gefasst, um insbesondere im Bereich der Schulwegsicherung die notwendigen Anordnungen von Tempo 30 in sachgerechter Weise umsetzen zu können und damit die Verkehrssicherheit maßgeblich zu erhöhen sowie den umweltfreundlichen Fahrradverkehr zu fördern. Weiterhin ist es durch die Maßgabe nicht möglich, zur Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung konsistente, zusammenhängende Tempo-30-Abschnitte anzuordnen. Aus Verkehrssicherheitsaspekten sowie aus Gründen des Gesundheits- und Umweltschutzes ist es daher geboten, die Anordnungsmöglichkeit in Absatz 9 Satz 4 Nummer 6 räumlich weiter zu fassen, wobei zur Bestimmung des Begriffs Umfeld nähere Vorgaben in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) erfolgen können. Die neue Nummer 7 in Absatz 9 Satz 4 der Regierungsvorlage (BR-Drucksache 591/19) bleibt unverändert.

In 35. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe d

(§ 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 8 - neu - StVO)

(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 33)

In Artikel 1 Nummer 13 ist Buchstabe d wie folgt zu fassen:

„d) In Absatz 9 Satz 4 wird in Nummer 6 der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgende Nummern werden angefügt:

„7. Erprobungsmaßnahmen ... < weiter wie Vorlage > ...;

8. Fahrradzonen nach Absatz 1i." '

Begründung:

Fahrradzonen dürfen sich zwar nicht mit Tempo-30-Zonen überschneiden. Es liegt aber auf der Hand, dass Fahrradzonen eine vergleichbare Wirkung haben werden. Sie fördern den Radverkehr und dienen verstärkt der Verkehrsberuhigung und Verkehrsvermeidung in Form von Kraftfahrzeugen. Je mehr Rad Fahrende Fahrradzonen befahren, umso mehr stellen sich künftig Fragen insbesondere zur Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums. Es ist zu erwarten, dass sie ebenso wie die erstmals 1985 zunächst nur versuchsweise eingeführten

Tempo-30-Zonen die künftige städtebauliche Entwicklung in den Gemeinden beeinflussen werden. Zur Förderung dieser Entwicklung, auch im Interesse des Klimaschutzes, sowie aufgrund der rechtlich parallelen Ausgestaltung ist es geboten, die Anordnungsvoraussetzungen hinsichtlich der Vorgaben des § 45 Absatz 9 Satz 4 StVO den Tempo-30-Zonen gleichzustellen.

In
(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 26)

36. Zu Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe b (§ 46 Absatz 2a Nummer 1 StVO)

In Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe b § 46 Absatz 2a Nummer 1 ist das Semikolon durch ein Komma zu ersetzen und die Wörter „im Einvernehmen mit der nach Landesrecht zuständigen Straßenverkehrsbehörde;“ sind einzufügen.

Begründung:

Durch die vorgesehene Regelung kann das Fernstraßenbundesamt oder die auf Grund des Infrastrukturgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts in bestimmten Einzelfällen Ausnahmen von dem Verbot erteilen, an nicht gekennzeichneten Anschlussstellen auf Autobahnen ein- oder auszufahren. Diese Ausnahmen können sich auch auf das nachgeordnete Netz von Anschlussstraßen in der Zuständigkeit der nach Landesrecht zuständigen Straßenverkehrsbehörde auswirken. Es ist deshalb erforderlich, dass diese in das Verfahren mit einbezogen wird.

In
(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 26)

37. Zu Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe b
(§ 46 Absatz 2a Nummer 4 Satz 3 – neu – bis 5 – neu – StVO)

In Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe b § 46 Absatz 2a sind der Nummer 4 folgende Sätze anzufügen:

„Werden Anlagen mit Wirkung auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes im Widerspruch zum Verbot, Werbung und Propaganda durch Bild, Schrift, Licht oder Ton zu betreiben (§ 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und Satz 2), errichtet oder geändert, wird über deren Zulässigkeit im bauaufsichtlichen Verfahren von der Baugenehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Fernstraßen-Bundesamt oder der auf Grund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts entschieden. Das Einvernehmen ist auch erforderlich, wenn in einem anderen Verfahren über die Zulässigkeit nach Satz 1 entschieden wird. Das

Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des Infrastrukturgesellschaftserichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts kann verlangen, dass ein Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gestellt wird.“

Begründung:

Die Bundesverwaltung ist künftig für die Prüfung zuständig, ob (Werbe-)Anlagen von den Verboten des § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und Satz 2 StVO erfasst sind. Ist dies der Fall, dann würde sie im Außenverhältnis nach § 60 Satz 1 Nummer 3 MBO, da sie für die straßenverkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigung verantwortlich ist, auch die Aufgaben und Befugnisse einer (Landes-)Bauaufsichtsbehörde wahrnehmen. Zumindest mehrere Länder haben diese Regelung der Musterbauordnung in ihr Landesrecht übernommen.

Bauaufsichtsbehörden sind Teil der Landesverwaltungen und vollziehen Landesrecht. Da die Gesetzgebungskompetenz für das Bauordnungsrecht bei den Ländern liegt (Artikel 70, 74 GG), ist davon auszugehen, dass im Rahmen einer verfassungskonformen Auslegung die ursprüngliche Zuständigkeit der Landesbaubehörden wieder auflebt. Um eine einheitliche Anwendung des Werbeverbots und die Berücksichtigung der Belange eines sicheren Verkehrs auf den Autobahnen sicherzustellen, ist wie bisher eine Beteiligung der straßenverkehrsrechtlich zuständigen Behörde erforderlich. Bei der Auslegung des Bundesrechts gilt es, die bisher zum Landesrecht ergangene Rechtsprechung zu beachten. Um hierbei eine unzulässige Mischverwaltung zu vermeiden, soll bei der Wahrnehmung der bauordnungsrechtlichen Befugnisse eine Beteiligung des Fernstraßen-Bundesamtes beziehungsweise der beliehene Gesellschaft privaten Rechts in Form des Einvernehmens erfolgen.

In 38. Zu Artikel 1 Nummer 15 Buchstabe a (§ 47 Absatz 1 Satz 3 StVO),

Buchstabe b Doppelbuchstabe aa

(§ 47 Absatz 2 Nummer 4 StVO),

Doppelbuchstabe bb

(§ 47 Absatz 2 Nummer 6 Satz 1 StVO)

In Artikel 1 ist Nummer 15 wie folgt zu ändern:

- a) In Buchstabe a ist das Wort „endet;“ durch die Wörter „endet oder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk die den Transport durchführende Person ihren Wohnort oder Sitz oder das den Transport durchführende Unternehmen seinen Sitz hat;“ zu ersetzen.

- b) Buchstabe b ist wie folgt zu ändern:
- aa) In Doppelbuchstabe aa ist das Wort „endet;“ durch die Wörter „,der zu genehmigende Verkehr endet“ die Wörter „endet oder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk die den Transport durchführende Person ihren Wohnort oder Sitz oder das den Transport durchführende Unternehmen seinen Sitz hat;“ zu ersetzen.
- bb) In Doppelbuchstabe bb sind die Wörter ,ein Komma und die Wörter „im Falle einer flächendeckenden Ausnahmegenehmigung,“ ‘ durch die Wörter ,die Wörter „die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk die den Transport durchführende Person ihren Wohnort oder Sitz oder das den Transport durchführende Unternehmen seinen Sitz hat; im Fall einer flächendeckenden Ausnahmegenehmigung“ ‘ zu ersetzen.

Begründung:

Die Zuständigkeit für streckenbezogene Erlaubnisse erfolgt im Gleichklang mit den flächendeckenden Erlaubnissen.

- Vk 39. Zu Artikel 1 Nummer 15 (§ 47 Absatz 1 Satz 3,
Satz 4 – neu –,
Absatz 2 Nummer 4 Satz 1,
Satz 2 – neu –,
Nummer 6 Satz 1,
Satz 2 und
Satz 3 – neu – StVO)

Artikel 1 Nummer 15 ist wie folgt zu ändern:

- a) Buchstabe a ist wie folgt zu fassen:
- ,a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 3 werden ... (weiter wie Regierungsvorlage).
- bb) Folgender Satz wird angefügt:
- „Befindet sich der Wohnort oder der Sitz im Ausland, so ist die Behörde zuständig, in deren Bezirk erstmalig von der Erlaubnis Gebrauch gemacht wird.“ ‘

b) Buchstabe b ist wie folgt zu fassen:

,b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 4 wird wie folgt geändert:

aaa) Die Wörter ... (weiter wie Regierungsvorlage).

bbb) Das abschließende Semikolon wird durch einen Punkt ersetzt und folgender Satz wird angefügt:

„Befindet sich der Wohnort oder der Sitz im Ausland, so ist die Behörde zuständig, in deren Bezirk erstmalig von der Genehmigung Gebrauch gemacht wird;“

bb) Nummer 6 wird wie folgt geändert:

aaa) In Satz 1 ... (weiter wie Regierungsvorlage).

bbb) In Satz 2 wird das abschließende Semikolon durch einen Punkt ersetzt und folgender Satz wird angefügt:

„Befindet sich der Wohnort oder der Sitz im Ausland, so ist die Behörde zuständig, in deren Bezirk erstmalig von der Genehmigung Gebrauch gemacht wird;“ ‘

Begründung:

Die vorgesehenen Regelungen dienen der Änderung der Zuständigkeitsregelungen für die Erteilung von Erlaubnissen und Ausnahmegenehmigungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Großraum- und Schwertransporten sowie für Ausnahmen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot für Lkw. Künftig soll bei flächendeckenden Erlaubnissen beziehungsweise Ausnahmegenehmigungen nicht mehr der Sitz oder die Zweigniederlassung des Antragstellers maßgeblich sein, sondern der Wohnort der den Transport durchführenden Person beziehungsweise der Sitz des den Transport durchführenden Unternehmens.

Ungeregelt bleibt hierbei jedoch, welche Behörde zuständig ist, wenn eine flächendeckende Erlaubnis beziehungsweise Ausnahmegenehmigung beantragt wird und der Wohnort der den Transport durchführenden Person beziehungsweise der Sitz des den Transport durchführenden Unternehmens im Ausland liegt. Während in diesen Fällen bislang eine Zweigniederlassung eines ausländischen Transportunternehmens zur Begründung einer Zuständigkeit ausreichend war beziehungsweise externe Dienstleister mit der Antragstellung beauftragt werden konnten, besteht künftig für die geschilderten Fälle keine Zuständigkeitsregelung mehr.

Auch ein Rückgriff auf die Zuständigkeitsregelung nach § 47 Absatz 1 Satz 2 StVO (Zuständigkeit der Behörde, in deren Gebiet die Grenzübergangsstelle liegt) ist nur bedingt möglich. Dies kommt nur dann in Betracht, wenn der erlaubnis- beziehungsweise genehmigungspflichtige Verkehr im Ausland beginnt, nicht jedoch bei innerhalb Deutschlands beginnenden Transporten, die durch ausländische Personen oder Unternehmen durchgeführt werden.

Daher ist eine Ergänzung der vorgesehenen Regelung für Fallkonstellationen erforderlich, in denen flächendeckende Erlaubnisse beziehungsweise Ausnahmegenehmigungen von Unternehmen beziehungsweise Personen mit Sitz im Ausland beantragt werden, ohne dass bei der Transportdurchführung ein Grenzübertritt stattfindet. Hierzu wird jeweils eine Anknüpfung an den Ort der erstmaligen Inanspruchnahme der jeweiligen Erlaubnis oder Genehmigung vorgeschlagen.

- Vk
In
40. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe a
(Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) laufende Nummer 2.1 Spalte 3 Satz 2,
laufende Nummer 3.2 Spalte 3 Satz 2,
laufende Nummer 9.1 Spalte 3 Satz 2 StVO)

In Artikel 1 Nummer 18 ist Buchstabe a wie folgt zu fassen:

- ,a) In den laufenden Nummern 2.1, 3.2 und 9.1 werden jeweils in Spalte 3 Satz 2 nach dem Wort „Radverkehr“ die Wörter „und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV“ eingefügt.

Begründung:

Die Änderung setzt Ziffer 3 der Entschließung des Bundesrates in seinem Beschluss vom 17. Mai 2019 um, nach der das Zusatzzeichen unter Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 laufende Nummer 9.1 StVO auch den Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen einschließen soll, vor allem um aufwändige Umbeschilderungen zu vermeiden (vergleiche BR-Drucksache 158/19 (Beschluss)). Dieser Grundgedanke gilt auch für die Zusatzzeichen unter Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 laufende Nummer 2.1 und 3.2 StVO.

- Vk 41. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe a₁ – neu – und Buchstabe b (Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) laufende Nummer 23 und 24.1 StVO)

Artikel 1 Nummer 18 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nach Buchstabe a ist folgender Buchstabe a₁ einzufügen:

„a₁) In der laufenden Nummer 23 wird Spalte 3 Nummer 1 wie folgt gefasst:

„1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein.“ ‘

- b) In Buchstabe b ist in der laufenden Nummer 24.1 in Spalte 3 Nummer 1 folgender Satz 2 anzufügen:

„Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein.“

Begründung:

Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Schaffung neuer Zeichen zur Kennzeichnung des Beginns und Endes von Fahrradzonen ist vorgesehen, dass die Benutzung dieser Zonen durch anderen Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV durch Zusatzzeichen zugelassen werden kann. Es ist davon auszugehen, dass von dieser Möglichkeit in der Praxis regelmäßig Gebrauch gemacht werden wird. Um den Beschilderungsaufwand zu verringern, sollte erlaubt werden, die zugelassenen Verkehrsarten auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abzubilden.

Eine entsprechende Möglichkeit wird in der Verordnung bereits bei Zusatzzeichen nach den laufenden Nummern 2.1, 3.2 und 9.1 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO vorgesehen. Hier sollte ein Gleichklang hergestellt werden.

In diesem Zuge sollte auch eine gemeinsame Abbildung der freigegebenen Verkehrsarten bei Fahrradstraßen ermöglicht werden. Eine Ungleichbehandlung mit Fahrradzonen erscheint nicht gerechtfertigt. Hierzu wird eine entsprechende Ergänzung in Spalte 3 Nummer 1 zu Zeichen 244.1 vorgeschlagen.

In der Praxis sind Zusatzzeichen zur gemeinsamen Zulassung von „Kraftwagen und sonstigen mehrspurigen Fahrzeugen“ sowie „Krafträdern, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträdern und Mopeds“ nach dem Muster



bereits vielfach existent und haben sich als sinnvolle Form der Beschilderung bewährt. Bislang fehlt es jedoch an einer rechtlichen Grundlage (Verankerung in der StVO oder im VzKat) für die Anordnung derartiger Zusatzzeichen.

Vk 42. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe a₁ – neu –
(Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) laufende Nummer 23 StVO)

In Artikel 1 Nummer 18 ist nach Buchstabe a folgender Buchstabe a₁ einzufügen:

- „a₁) In der laufenden Nummer 23 wird in der Spalte 3 in Nummer 1 folgender Satz angefügt:

„Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße ist gestattet.“ ‘

Begründung:

Der Gesetzgeber hat mit der Ausweisung von Fahrradstraßen die Förderung des Radverkehrs durch den Vorbehalt bestimmter Straßenzüge für diese Verkehrsart zum Ziel. In Fahrradstraßen ist der Radverkehr als Verkehrsart privilegiert, anderer Verkehr darf diesen Straßenzug nur dann ebenfalls befahren, wenn dieses durch Zusatzbeschilderung explizit gestattet wird. Dieses erfolgt für den motorisierten Verkehr in der Regel durch das Zusatzzeichen „Anlieger frei“.

Der Anliegergebrauch ist jedoch eng definiert und beschränkt sich auf die eigentlichen Bewohnerinnen und Bewohner dieser Straße, Inhaberinnen und Inhaber von Geschäften, Praxen, deren Kunden, Besuchern sowie Lieferungen für den entsprechenden Straßenabschnitt. Insofern ist ein schnelleres Erreichen bestimmter Örtlichkeiten durch das Befahren einer Fahrradstraße – auch nur abschnittsweise – für den motorisierten Verkehr kein Tatbestandsmerkmal der Begrifflichkeit „Anliegen“. Demzufolge darf eine Fahrradstraße an Kreuzungen durch den motorisierten Verkehr nicht überquert werden, ohne dass dies ausdrücklich durch eine hinreichende Beschilderung, zum Beispiel „Queren frei“ gestattet wird.

Ohne entsprechende Freigabe müsste jeder Kraftfahrzeugführende – ausgenommen Anliegerverkehr - durch entsprechende Vorwegweisung bereits auf die im weiteren Verlauf fehlende Möglichkeit der Weiterfahrt hingewiesen werden, um Wendemanöver vor der Kreuzung zu vermeiden. Neben dieser zusätzlichen Beschilderung, welche mit der Intention der „Reduzierung des Schilderwaldes“ schwer zu vereinbaren ist, sind längere Wegstrecken für den Kfz-Verkehr die Folge, welches sich wiederum negativ auf die verkehrsbedingten Immissionsbelastungen für die Bewohnerinnen und Bewohner auswirkt.

Die vorgeschlagene textliche Ergänzung unterstützt das verkehrspolitische Ziel, vermehrt die Einrichtung von Fahrradstraßen zu fördern, und sorgt gleichermaßen für eine Reduzierung der daraus resultierenden negativen Begleiterscheinungen (Schilderwald, Lärm- und Abgasbelastung).

Vk
In

43. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe b

(Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) laufende Nummer 24.1 Spalte 3 Nummer 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe b Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 laufende Nummer 24.1 Spalte 3 Nummer 3 sind nach dem Wort „Fahrrädern“ die Wörter „und Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der eKFV“ einzufügen.

Begründung:

Im Interesse einer weitgehenden Gleichstellung mit dem Radverkehr soll auch das Nebeneinanderfahren mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der eKFV erlaubt sein; die Regelung schließt das Nebeneinanderfahren beider Fahrzeugarten ebenfalls ein.

Vk
In

44. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe c

(Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) laufende Nummer 25 StVO)

Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe c ist zu streichen.

Begründung:

Bussonderfahrstreifen werden eingesetzt, um den ÖPNV zu beschleunigen. Diese für einen attraktiven ÖPNV notwendige Maßnahme würde durch eine grundsätzliche Freigabe von Bussonderfahrstreifen für weitere Kraftfahrzeuge gefährdet. Je mehr Fahrzeuge auf einem Bussonderfahrstreifen fahren, desto geringer ist die intendierte Beschleunigung des öffentlichen (Bus-)Verkehrs (zumal bei Öffnung des Bussonderfahrstreifens für weitere Kraftfahrzeuge keine durchgehende Anforderung einer ÖV-Beschleunigung an Lichtsignal-

anlagen möglich ist). Darüber hinaus kann sich die Freigabe von Bussonderfahrstreifen für weitere Kraftfahrzeuge nachteilig auf den Radverkehr auswirken, da Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245) insbesondere in den Innenstädten oft die einzige Radverkehrsführung an mehrspurigen Straßen sind.

Bussonderfahrstreifen sollten daher nicht für Personenkraftwagen oder Krafträder mit Beiwagen, die mit mindestens 3 Personen besetzt sind (mehrfachbesetzte Personenkraftwagen), freigegeben werden können.

Es ist vor dem Hintergrund der vorgesehenen Innovationsklausel für Erprobungsmaßnahmen nicht zwingend erforderlich, als Folgeänderung das Sinnbild für „mehrfachbesetzte Personenkraftwagen“ in § 39 StVO zu streichen.

Für die Zulassung und Bevorrechtigung „mehrfachbesetzter Personenkraftwagen“ auf Bussonderfahrstreifen gibt es noch keine Ermächtigungsgrundlage. Zunächst muss der parlamentarische Gesetzgeber zum Beispiel im StVG darüber entscheiden, ob und inwieweit Verkehrsteilnehmer, die zusammen mit anderen in einem Fahrzeug fahren, gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern bevorrechtigt werden sollen, und gegebenenfalls eine entsprechende Verordnungsermächtigung schaffen. Die Bevorrechtigungsmöglichkeit für „mehrfachbesetzte Personenkraftwagen“ ist im Wesentlichen personenbezogen und nur scheinbar fahrzeugbezogen.

Vk 45. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe d₁ – neu –
(Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) laufende Nummer 31 StVO)

In Artikel 1 Nummer 18 ist nach Buchstabe d folgender Buchstabe d₁ einzufügen:

„d₁) In der laufenden Nummer 31 wird in Spalte 3 das Ge- oder Verbot wie folgt gefasst:

„Verbot für den Radverkehr und den Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV).“ ‘

Begründung:

Die am 15. Juni 2019 in Kraft getretene „Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr“ (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung - eKFV) bewirkt unter anderem Änderungen der StVO.

So ist unter § 12 Absatz 3 eKFV aufgeführt, dass das Zeichen 254 (Verbot für Radverkehr) auch für den Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen gelte. Dieses bislang nur in der eKFV verankerte Verkehrsverbot sollte auch in die Anlage 2 der StVO aufgenommen werden, wo die Regelungsgehalte der einzelnen Vorschriftzeichen aufgeführt sind.

Vk
In

46. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe e
(Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) laufende Nummer 41.1 Spalte 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 18 ist Buchstabe e wie folgt zu fassen:

- ,e) In der laufenden Nummer 41.1 werden in Spalte 3 nach dem Wort „Radverkehr“ die Wörter „und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV“ eingefügt.‘

Begründung:

Die Änderung setzt die Entschließung des Bundesrates vom 17. Mai 2019 zu Ziffer 3 um, nach der das Zusatzzeichen unter laufende Nummer 41.1 auch den Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen einschließen soll, vor allem um aufwändige Umbeschilderungen zu vermeiden; auf die Begründung des Bundesrates in BR-Drucksache 158/19 (Beschluss) wird Bezug genommen.

In
(bei
Annahme
entfällt
Ziffer 48)


47. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe g (Anlage 2 laufende Nummer zu 53,
54, 54.4 StVO),
Buchstabe i (Anlage 2 laufende Nummer 54.4 StVO),
Buchstabe j (Anlage 2 laufende Nummer 59.1
Spalte 2 StVO)

Artikel 1 Nummer 18 ist wie folgt zu ändern:

- a) Buchstabe g ist zu streichen.

b) Buchstabe i ist wie folgt zu fassen:

,i) Nach der laufenden Nummer 54.3 wird folgende laufende Nummer eingefügt:

54.4	Zeichen 277.1  Überholverbot von einspurigen und mehrspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen	Ge- oder Verbot Wer ein mehrspuriges Kraftfahrzeug oder Kraftfahrzeug mit Beiwagen führt, darf ein- und mehrspurige Fahrzeuge nicht überholen.
------	--	--

c) In Buchstabe j Anlage 2 laufende Nummer 59.1 Spalte 2 sind die Wörter „Ende des Verbots des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen“ durch die Wörter „Ende des Überholverbots von einspurigen und mehrspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung statuiert aus Gründen der Verständlichkeit das bislang in Spalte 3 der laufenden Nummer Zu 53, 54 und 54.4 der Anlage 2 StVO enthaltene Verbot unmittelbar beim neuen Zeichen 277.1 (laufende Nummer 54.4, Spalte 3). Sie stellt gleichzeitig klar, dass das Überholverbot nicht nur für einspurige Fahrzeuge gilt, sondern auch das Überholen mehrspuriger Fahrzeuge erfasst. Der neue Antrag berücksichtigt ferner – als Folgeänderung – die Umbenennung des Verkehrszeichens in der jeweiligen Spalte 2 der laufenden Nummern 54.4 und 59.1.

Vk
(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 47)

48. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe i

(Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) laufende Nummer 54.4 Spalte 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe i sind in Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 laufende Nummer 54.4 Spalte 3 folgende Wörter einzufügen:

„Ge- oder Verbot

Wer ein mehrspuriges Kraftfahrzeug führt, darf ein- und mehrspurige Fahrzeuge nicht überholen.“

Begründung:


Die Änderung stellt klar, dass das Überholverbot nicht nur für einspurige Fahrzeuge gilt, sondern auch das Überholen mehrspuriger Fahrzeuge einschließt.

Vk 49. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe j₁ und j₂ – neu –


(Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) laufende Nummern 63.6 und 64.2 StVO)

In Artikel 1 Nummer 18 sind nach Buchstabe j folgende Buchstaben j₁ und j₂ einzufügen:

„j₁) Nach der laufenden Nummer 63.5 wird folgende laufende Nummer 63.6 eingefügt:

„63.6		Ge- oder Verbot Durch das Zusatzzeichen zu Zeichen 286 wird das Parken für Carsharingfahrzeuge (§ 39 Absatz 11) innerhalb der gekennzeichneten Flächen erlaubt.“
-------	---	--

- j₂) Nach der laufenden Nummer 64.1 wird folgende laufende Nummer 64.2 eingefügt:

„64.2		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Durch das Zusatzzeichen zu Zeichen 290.1 wird das Parken für Carsharingfahrzeuge (§ 39 Absatz 11) innerhalb der gekennzeichneten Flächen erlaubt.“</p>
-------	---	---

Begründung:

Eines der Hauptziele der vorgelegten StVO-Novelle ist in der Schaffung von Regelungen zur Einräumung von Parkvorrechtigungen für Carsharingfahrzeuge zu sehen. Die in diesem Zuge vorgesehenen Möglichkeiten zur Privilegierung des Carsharing mittels entsprechenden Fahrzeugen vorbehaltenen Parkplätzen beziehungsweise durch die Möglichkeit zu einer Befreiung von Parkzeitbeschränkungen und Parkgebühren, sind zu begrüßen und erscheinen geeignet, einen Beitrag zur Förderung des Carsharing zu leisten. Sie werden jedoch nicht als ausreichend angesehen.

Die in diesem Zuge vorgesehenen neuen Zusatzzeichen ermöglichen zwar die Anordnung reiner Carsharing-Parkplätze (allgemein für Carsharingfahrzeuge oder für Fahrzeuge bestimmter Carsharing-Unternehmen) sowie auch die Ermöglichung der Mitnutzung bestimmten Gruppen vorbehaltener Parkplätze (zum Beispiel Besucherparkplätze in Bewohnerparkzonen), nicht jedoch die Freigabe des Parkens mit Carsharingfahrzeugen in mit Zeichen 286 (eingeschränktes Haltverbot) beschilderten Bereichen oder in mit Zeichen 291.2/291.2 beschilderten Zonen mit eingeschränktem Haltverbot.

Entsprechende Regelungen wären jedoch äußerst sinnvoll, da gerade in Bewohner-Parkzonen (Zeichen 291.1 + Zusatzzeichen) eine Förderung des Carsharing dazu beitragen kann, dass Bewohner auf eigene Pkw verzichten, so dass der (tatbestandsmäßig nach Nummer X. der VwV zu § 45 Absatz 1 bis 1e StVO in einer Bewohnerparkzone stets vorhandene) erhebliche allgemeine Parkdruck gemindert werden kann. Eine entsprechende Regelung würde es unter anderem ermöglichen, nicht-stationsbasiertes Carsharing auch in den Bewohnerparkzonen zuzulassen, sofern und soweit die zuständige Straßenverkehrsbehörde dies im Einzelfall als innerhalb der Zone verträglich ansieht.

Vergleichbare Regelungen wurden für elektrisch betriebene Fahrzeuge bereits durch ein Zusatzzeichen „elektrisch betriebene Fahrzeuge frei“ zu Zeichen 286 (vgl. Anlage 2 zu § 42 StVO; laufende Nummer 63.5) und zu Zeichen 290.1 (vgl. Anlage 2 zu § 42 StVO; laufende Nummer 64.1) geschaffen.

Um die Möglichkeit einer Freigabe von Haltverbots-Bereichen und -Zonen auch für Carsharingfahrzeuge vornehmen zu können, wird daher vorgeschlagen, ein Zusatzzeichen „Carsharingfahrzeuge frei“ zu schaffen und bei Zeichen 286 und 290.1 zu verankern.

Vk
In

50. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe k (Anlage 2 laufende Nummer 68 Spalte 2, Spalte 3 Nummer 1 Buchstabe b, Nummer 3 Buchstabe b und c, Erläuterung Nummer 3 – neu – StVO)

In Artikel 1 Nummer 18 ist Buchstabe k wie folgt zu fassen:

,k) Die laufende Nummer 68 wird wie folgt geändert:

aa) In Spalte 2 werden nach dem Wort „Fahrstreifenbegrenzung“ die Wörter „und Fahrbahnbegrenzung“ gestrichen und ein Komma und die Wörter „Begrenzung von Fahrbahnen und Sonderwegen“ eingefügt.

bb) Spalte 3 wird wie folgt geändert:

aaa) Der Abschnitt „Ge- und Verbot“ wird wie folgt geändert:

aaaa) In Nummer 1 Buchstabe b wird das Wort „Fahrbahnanteil“ durch die Wörter „Teil der Fahrbahn oder des Sonderweges“ ersetzt.

[nur Vk]

[bbbb) In Nummer 3 Buchstabe b werden nach den Wörtern „Parkstände angelegt sind“ die Wörter „oder sich Grundstückszufahrten befinden“ eingefügt.]

cccc) In Nummer 3 Buchstabe c wird das Wort „Fahrbahnbegrenzungslinie“ durch die Wörter „Linie zur Begrenzung von Fahrbahnen oder Sonderwegen“ ersetzt.

bbb) Der Abschnitt „Erläuterung“ wird wie folgt geändert:

aaaa) Der Nummer 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Doppellinie ...< wie Vorlage >...“

bbbb) Folgende Nummer wird angefügt:

„3. Als Begrenzung eines Sonderwegs kennzeichnet sie den Verlauf des für den Radverkehr bestimmten Teils des Sonderweges.“ ‘

Begründung:

Der Anwendungsbereich des Zeichens 295 soll auch die Kennzeichnung des Verlaufs von Sonderwegen umfassen. Dies ist insbesondere für Bereiche außerhalb geschlossener Ortschaften, in denen Sonderwege in der Regel ohne eigene Straßenbeleuchtung geführt werden, zweckmäßig. Neue Verbote für die Zufahrt zu land- und forstwirtschaftlichen Flächen sind mit Aufbringen der Kennzeichnung nicht verbunden, weil das Überfahren der Kennzeichnung für alle Arten von Grundstückszufahrten und somit zum Beispiel auch für Feldzufahrten erlaubt ist. Auch für überbreite land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge ergeben sich beim Befahren entsprechender Sonderwege insoweit keine Einschränkungen, wenn sie sich auf solchen nicht innerhalb der Begrenzungslinien bewegen können, da insoweit nur der Verlauf des für den Radverkehr bestimmten Teils gekennzeichnet wird (vergleiche Erläuterung) und sie insoweit nicht Adressat der Begrenzung sind.

Die Änderung ist geeignet, allgemein die Verkehrssicherheit und speziell die Verkehrsführung des Radverkehrs zu verbessern und ist bereits in den Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen, laufende Nummern 9.2.2 und 11.1.11, angesprochen.

U 51. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe k Doppelbuchstabe cc – neu –

(Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) laufende Nummer 68 StVO)

In Artikel 1 Nummer 18 ist dem Buchstaben k folgender Doppelbuchstabe cc anzufügen:

,cc)Der Nummer 2 der Erläuterung wird folgender Satz angefügt:

„An Radfahrstreifen kann der Sicherheitsraum zur Fahrbahn hin links neben Zeichen 295 in grüner Farbe dargestellt sein.“ ‘

Begründung:

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Radfahrstreifen soll eine bessere Gestaltung eines Sicherheitsraums zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen ermöglicht werden. Radfahrstreifen sind in der Regel nur durch einen Breitstrich (25 cm, der zur Gesamtbreite des Radfahrstreifens zählt) vom Kraftfahrzeugverkehr getrennt. Das Fehlen einer zusätzlichen, deutlich wahrnehmbaren Darstellung eines Sicherheitsraums führt in vielen Fällen dazu, dass insbesondere Kinder und Senioren sich auf diesen Radfahrstreifen nicht sicher fühlen.

Eine farblich dargestellte Verkehrsfläche zum fließenden Verkehr hin ist geeignet, die Sicherheit des Radverkehrs zu erhöhen, indem ein größerer Sicherheitsabstand zu vorbeifahrenden Fahrzeugen entsteht. Die Entscheidung über die Verwendung der grünen Farbe trifft die Straßenbaubehörde.

Ein solcher zusätzlicher Sicherheitsraum ist für Radfahrstreifen in den VwV zu § 2 Absatz 4 Satz 2 Nummer 3 StVO zwar bereits vorgesehen, ohne jedoch dessen Gestaltung zu konkretisieren.

Vk
In

52. Zu Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe a bis c

(Anlage 3 laufende Nummer 7 Spalte 3 Nummer 3 Buchstabe b Satz 2,
Nummer 4 Buchstabe b Satz 2,
laufende Nummer 8 Spalte 3 Nummer 4 Buchstabe b Satz 2,
Nummer 5 Buchstabe b Satz 2,
laufende Nummer 10 Spalte 3 Nummer 3 Buchstabe b Satz 2,
Nummer 4 Buchstabe b Satz 2 StVO)

In Artikel 1 ist Nummer 19 wie folgt zu ändern:

a) Buchstabe a ist wie folgt zu ändern:

- aa) In Doppelbuchstabe aa sind die Wörter „am Automaten selbst“ durch die Wörter „allein am Automaten“ zu ersetzen.
- bb) In Doppelbuchstabe bb sind in Nummer 4 Buchstabe b Satz 2 die Wörter „am Automaten selbst“ durch die Wörter „allein am Automaten“ zu ersetzen.

b) Buchstabe b ist wie folgt zu ändern:

- aa) In Doppelbuchstabe aa sind die Wörter „am Automaten selbst“ durch die Wörter „allein am Automaten“ zu ersetzen.
- bb) In Doppelbuchstabe bb sind in Nummer 5 Buchstabe b Satz 2 die Wörter „am Automaten selbst“ durch die Wörter „allein am Automaten“ zu ersetzen.

- c) Buchstabe c ist wie folgt zu ändern:
- aa) In Doppelbuchstabe aa sind die Wörter „am Automaten selbst“ durch die Wörter „allein am Automaten“ zu ersetzen.
 - bb) In Doppelbuchstabe bb sind in Nummer 4 Buchstabe b Satz 2 die Wörter „am Automaten selbst“ durch die Wörter „allein am Automaten“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Formulierung ist jeweils zu ergänzen, da sie sonst missverständlich ist beziehungsweise das Gewollte nicht klar zum Ausdruck bringt. Darauf hat auch die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände in ihrer Stellungnahme vom 18. Oktober 2019 hingewiesen.

In 53. Zu Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe a bis c
 (bei An-
 nahme
 entfällt
 Ziffer 54)

(Anlage 3 laufende Nummer 7 Spalte 3 Nummer 3 Buchstabe b,
Nummer 4 Buchstabe a Satz 1, 4,
laufende Nummer 8 Spalte 3 Nummer 5 Buchstabe a Satz 1, 4,
laufende Nummer 10 Spalte 3 Nummer 4 Buchstabe a Satz 1, 4 StVO)

In Artikel 1 ist Nummer 19 wie folgt zu ändern:

- a) In Buchstabe a Doppelbuchstabe bb Nummer 4 Buchstabe a Satz 1 sind die Wörter „einem Parkausweis“ durch die Wörter „einer Plakette nach § 39 Absatz 11“ und in Satz 4 sind die Wörter „Parkausweis im Fahrzeug gut lesbar ausgelegt oder angebracht ist.“ durch die Wörter „die Plakette deutlich sichtbar auf der Innenseite der Windschutzscheibe angebracht ist.“ zu ersetzen.
- b) In Buchstabe b Doppelbuchstabe bb Nummer 5 Buchstabe a Satz 1 sind die Wörter „einem Parkausweis“ durch die Wörter „einer Plakette nach § 39 Absatz 11“ und in Satz 4 sind die Wörter „Parkausweis im Fahrzeug gut lesbar ausgelegt oder angebracht ist.“ durch die Wörter „die Plakette deutlich sichtbar auf der Innenseite der Windschutzscheibe angebracht ist.“ zu ersetzen.
- c) In Buchstabe c Doppelbuchstabe bb Nummer 4 Buchstabe a Satz 1 sind die Wörter „einem Parkausweis“ durch die Wörter „einer Plakette nach § 39 Absatz 11“ und in Satz 4 sind die Wörter „Parkausweis im Fahrzeug gut lesbar ausgelegt oder angebracht ist.“ durch die Wörter „die Plakette deutlich sichtbar auf der Innenseite der Windschutzscheibe angebracht ist.“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung dient der Umsetzung von Bevorrechtigungen für Carsharingfahrzeuge beim Parken. Es handelt sich um eine Folgeänderung zu den Änderungen von § 39 Absatz 11 StVO, der zur Kennzeichnung eine Carsharingplakette vorsieht und sich des Verfahrens für das Erteilen der Kennzeichnung der 35. BImSchV bedient.

Vk
(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 53)

54. Zu Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb

(Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) laufende Nummer 7 StVO)

In Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb sind in der laufenden Nummer 7 in Spalte 3 Nummer 4 Buchstabe a in Satz 1 und Satz 4 das Wort „Parkausweis“ jeweils durch das Wort „Carsharingausweis“ zu ersetzen.

Folgeänderungen:

- a) In Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb sind in Nummer 5 Buchstabe a in Satz 1 und Satz 4 das Wort „Parkausweis“ jeweils durch das Wort „Carsharingausweis“ zu ersetzen.
- b) In Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb sind in Nummer 4 Buchstabe a in Satz 1 und Satz 4 das Wort „Parkausweis“ jeweils durch das Wort „Carsharingausweis“ zu ersetzen.

Begründung:

Der Begriff „Parkausweis“ sollte analog zu § 39 Absatz 11 StVO durch den Begriff „Carsharingausweis“ ersetzt werden. Eine Verwendung von unterschiedlichen Begriffen würde vorliegend zu Missverständnissen bei der Rechtsanwendung führen. Es sollten insoweit die Begriffe einheitlich verwendet werden.

Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass weder Maße oder Farbe noch sonstige Merkmale des Carsharingausweises gesetzlich beziehungsweise in der VwV-StVO festgelegt sind.

In 55. Zu Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe d (Anlage 3 Abschnitt 7 StVO)

(bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 56)

In Artikel 1 Nummer 19 ist Buchstabe d zu streichen.

Begründung:


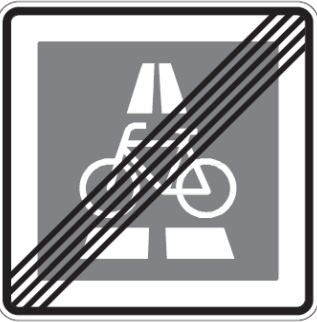
Für die Einführung des neuen Verkehrszeichens „Radschnellweg“ besteht kein sachlich nachvollziehbar beschriebener Bedarf. Der Begriff ist und wird zudem nicht definiert. Auch die in der Verordnung zum Ge- und Verbot erwähnten „Regeln für den Verkehr auf Radschnellwegen“ existieren (noch?) nicht. Die Neuerung ist nicht durchdacht.

Vk
(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 55)

56. Zu Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe d
(Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) laufende Nummer 24.1 und 24.2 – neu – StVO)

In Artikel 1 Nummer 19 ist Buchstabe d wie folgt zu fassen:

„d) In Abschnitt 9 werden nach der laufenden Nummer 24 folgende Nummern 24.1 und 24.2 eingefügt:

„24.1	<p>Zeichen 350.1</p>  <p>Radschnellweg</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Das Zeichen steht an Radschnellwegen. Es dient der Unterrichtung über den Beginn von Radschnellwegen und der Führung von Radschnellwegen an Knotenpunkten.</p>
24.2	<p>Zeichen 350.2</p>  <p>Ende des Radschnellwegs“</p>	

Folgeänderungen:

Artikel 3 Absatz 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 1 ist in der laufenden Nummer 11 in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „Ifd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 3“ zu streichen.
- b) Nummer 14 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In der laufenden Nummer 52a sind in der Spalte „Tatbestand“ die Wörter „oder Radschnellwegen“ zu streichen.
 - bb) In den laufenden Nummern 52a und 52a.2 ist in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „§ 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 Ifd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 2 § 49 Absatz 3 Nummer 5“ zu streichen.
 - cc) In den laufenden Nummern 52a.1 und 52a.2.1 ist in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „§ 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 Ifd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 2 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, Absatz 3 Nummer 5“ zu streichen.
- c) Nummer 31 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In der laufenden Nummer 140 sind in der Spalte „Tatbestand“ die Wörter „oder einen Radschnellweg (Zeichen 451)“ zu streichen.
 - bb) In der laufenden Nummer 140 ist in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „§ 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 Ifd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 2 § 49 Absatz 3 Nummer 5“ zu streichen.
 - cc) In der laufenden Nummer 140.1 ist in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „§ 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 Ifd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 2 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, Absatz 3 Nummer 5“ zu streichen.
- d) In Nummer 37 ist die laufende Nummer 146a wie folgt zu ändern:
 - aa) In der Spalte „Tatbestand“ sind die Wörter „oder einem Radschnellweg (Zeichen 451)“ zu streichen.

- bb) In der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ ist die Angabe „§ 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 lfd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 2 § 49 Absatz 3 Nummer 5“ zu streichen.

Begründung:

Eine bundeseinheitliche Kennzeichnung von Radschnellwegen wird nachdrücklich unterstützt. Das vorgeschlagene Zeichen ist dafür geeignet. Anstatt des vorgeschlagenen Verkehrszeichens mit Regelungsgehalt wird ein Hinweiszeichen für erforderlich, aber auch ausreichend erachtet. Die gegebenenfalls erforderliche Anordnung von Ge- und Verboten kann durch die bestehenden Verkehrszeichen erfolgen.

Vk 57. Zu Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe e Doppelbuchstabe bb

(Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) laufende Nummer 22 StVO)

Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe e Doppelbuchstabe bb ist wie folgt zu fassen:

,bb) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„Auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr darf nicht gehalten werden. Satz 1 gilt nicht für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV.“ ‘

Begründung:

Das neu eingeführte generelle Haltverbot auf Schutzstreifen soll einen Schutzraum für die Sicherheit des Radverkehrs gewährleisten. In der Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften werden ausdrücklich nur Kraftfahrzeuge als alleiniger Adressat der Regelung benannt. Diese Einschränkung bedeutet jedoch, dass beispielsweise Anhänger oder Gespannfuhrwerke dort künftig geparkt werden dürften. Die vorgesehene Regelung sollte daher auch diese Fälle berücksichtigen und entsprechend angepasst werden.

In 58. Zu Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe f

(Anlage 3 laufende Nummer 23.1 Spalte 3 Satz 1 StVO)

In Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe f Anlage 3 laufende Nummer 23.1 Spalte 3 Satz 1 sind die Wörter „eine Wartepflicht infolge einer bestehenden Rechts-vor-links-Regelung abseits der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie weiterer Hauptverkehrsstraßen und“ zu streichen.

Begründung:

Das Protokoll über Straßenmarkierungen zum Europäischen Zusatzübereinkommen zum Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen lässt zur Markierung an einer Kreuzung mit einer Vorfahrtstraße gestrichelte Wartelinien und die Haifischzahnmarkierung zu (siehe BGBl II 1977, Seite 1075). In beiden Anwendungsfällen ist das Zeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ darzustellen. Bei der Rechts-vor-links-Regelung fehlt jedoch das Zeichen 205.

Die Rechts-vor-links-Regelung findet sich dagegen innerorts in allen Tempo-30-Zonen, also in mindestens 90 Prozent aller innerörtlichen Straßen. Dort, wo es die örtlichen Umstände erfordern auf die Vorfahrt von rechts ausnahmsweise hinzuweisen, dürfte wie bisher das Zeichen 102 „Kreuzung oder Einmündung“ genügen. Andernfalls besteht die Gefahr, dass auf die Kommunen in vielfältiger Weise Markierungsforderungen zukommen. Im Fall von Verkehrsunfällen wird möglicherweise auch Rechtfertigungsbedarf ausgelöst, wenn die Markierung gefehlt haben sollte. Hinzu kommen neben der erstmaligen Aufbringung der Markierung laufende Unterhaltsaufwände durch die Straßenbaubehörden.

Die Anwendung der Haifischzahnmarkierung soll daher auf den vorgesehenen Anwendungsfall „Radschnellweg“ begrenzt werden. Sie hat dort ein Alleinstellungsmerkmal. Dies wäre auch geeignet, die Bedeutung des Radschnellwegs hervorzuheben.

In
U

(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 14)

59. Zu Artikel 1a – neu – (§ 2a – neu –,
§ 14 Nummer 3a – neu –,
§ 15 Absatz 3a – neu – eKFV)

Nach Artikel 1 ist folgender Artikel einzufügen:

**„Artikel 1a
Änderung der Verordnung über die
Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr**

Die Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) wird wie folgt geändert:

1. Nach § 2 wird folgender § 2a eingefügt:

„§ 2a Anbieten zur gewerbsmäßigen Vermietung

(1) Das Anbieten von Elektrokleinstfahrzeugen zur gewerbsmäßigen Vermietung auf für den Fußgängerverkehr vorgesehenen Verkehrsflächen bedarf der Erlaubnis durch die nach Landesrecht zuständige Behörde. Satz 1 gilt nicht für Fahrzeuge, die ausschließlich im Rahmen eines stationsbasierten Geschäftsmodells angeboten werden.

(2) Dem Antrag sind folgende Unterlagen beizufügen:

1. Name (Firma) und Anschrift des Vermieters,
2. Anzahl und Art der zu vermietenden Elektrokleinstfahrzeuge,
3. Nachweise über die Anforderungen nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2,
4. Konzept zum Abstellen der Elektrokleinstfahrzeuge.

Spätere Änderungen sind unverzüglich anzuzeigen.

(3) Die Erlaubnis kann unter dem Vorbehalt des Widerrufs erteilt und mit Nebenbestimmungen (Bedingungen, Befristungen, Auflagen) versehen werden, soweit dies zur Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs erforderlich ist. Unter denselben Voraussetzungen ist auch die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Nebenbestimmungen zulässig.

(4) Hat die Behörde über einen Antrag auf Erlaubnis nach Absatz 1, der die Anforderungen des Absatz 2 erfüllt, nicht innerhalb einer Frist von drei Monaten entschieden, gilt die Erlaubnis als erteilt.“

2. In § 14 wird nach Nummer 3 folgende Nummer eingefügt:

„3a. entgegen § 2a Absatz 1 oder Absatz 3 ein Elektrokleinstfahrzeug anbietet,“

3. In § 15 wird nach Absatz 3 folgender Absatz eingefügt:

„(3a) Einer Erlaubnis nach § 2a bedarf es nach Ablauf von drei Monaten nach seinem Inkrafttreten.“ ‘

Folgeänderung:

In der Einleitungsformel ist im dritten Spiegelstrich nach der Angabe

„Nummer 3 erster Halbsatz sowie Buchstabe d und i,“ die Angabe „Nummer 12 Buchstabe b“ einzufügen.

Begründung:*

[In]

[Die im Sommer 2019 gesetzlich erstmals geregelten Elektrokleinstfahrzeuge (eKV) führen teilweise zu Problemen. Betroffen sind vor allem große und touristisch bedeutsame Städte. Dort bieten Gewerbetreibende so genannte E-Scooter auf Fußverkehrsflächen zur Vermietung an, wozu in der Regel jeweils eine Vielzahl an Elektrokleinstfahrzeugen an einem Punkt abgestellt wird.

Wesentlicher Anknüpfungspunkt ist nicht der einzelne (gemeingebräuchliche) Abstellvorgang durch den jeweiligen Nutzer, sondern die Überwachung des Bereitstellens der Elektrokleinstfahrzeuge durch den jeweiligen gewerblichen Anbieter. Damit wird dem Verursacherprinzip Rechnung getragen, da Ausgangspunkt das Geschäftsmodell ist, regelmäßig an bestimmten, in der Regel prominenten und stark frequentierten Punkten beziehungsweise Bereichen in großen Städten eine erhebliche Zahl an Elektrokleinstfahrzeugen auf (virtuellen) Abstellflächen bereitzustellen.

* wird bei Annahme dieser Ziffer redaktionell zusammengeführt

Die Lösung setzt insofern den mit Inkrafttreten der eKFV gewählten Ansatz, die Bestimmungen zu Elektrokleinstfahrzeugen in einer Verordnung zentral zu bündeln, konsequent fort. Hierfür besteht bereits eine spezielle Rechtsgrundlage in § 6 Absatz 1 Nummer 12 Buchstabe b StVG (die Überwachung der gewerbsmäßigen Vermietung von Kraftfahrzeugen und Anhängern an Selbstfahrer zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit im Straßenverkehr). Insofern wird an die frühere Verordnung über die Überwachung von gewerbsmäßig an Selbstfahrer zu vermietenden Kraftfahrzeugen und Anhängern (deren Regelungen in die FZV überführt worden sind) angeknüpft und im Hinblick auf die Besonderheiten des Anbietens von Elektrokleinstfahrzeugen zur Vermietung fortentwickelt.

Zur Handhabung der Abstellproblematik gewährleistet eine Neuregelung als § 2a eKFV eine bundeseinheitliche Regelung und ermöglicht dennoch den Städten und Kommunen (in Abhängigkeit der örtlichen Besonderheiten wie Größe der Stadt, potentieller Nutzerkreis et cetera) die notwendige Flexibilität (zum Beispiel über Auflagen, die an das Abstellkonzept der Anbieter anknüpfen).

Eine solche Lösung erscheint in Anbetracht der gesteigerten Inanspruchnahme von Verkehrsflächen, die für eine derartige Nutzung oftmals nicht ausgelegt sind, und der damit einhergehenden Folgen für die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs auch angemessen. Ferner trägt sie dem Umstand Rechnung, dass nicht gewerblich genutzte eKF kaum in der hier behandelten Weise in Erscheinung treten.

Um zu gewährleisten, dass Elektrokleinstfahrzeuge nicht behindernd abgestellt werden, erscheinen beim Anbieter ansetzende Maßnahmen am wirkungsvollsten. Denn ein einzelner bereits gegenwärtig nach § 11 Absatz 5 eKFV, § 1 Absatz 2, § 12 StVO verbotener behindernder Abstellvorgang ist in der Praxis kaum sanktionierbar. Hingegen verfügen die Anbieter bereits aufgrund ihres Geschäftsmodells der App-basierten Vermietung über entsprechende geeignete technische Möglichkeiten, das Verhalten der Nutzer zu steuern.

Gleichzeitig kann damit wesentlichen Elementen der bisherigen freiwilligen Selbstverpflichtungsvereinbarungen zwischen Kommunen und Anbietern, die sich insoweit bewährt haben, eine rechtliche Grundlage gegeben werden.

Zugleich werden die bei einer Umsetzung über § 29 Absatz 4 – neu – bestehenden rechtlichen Schwierigkeiten vermieden. Das Abstellen beziehungsweise Parken von eKF auf Gehwegen gehört als Teil des ruhenden Verkehrs zum Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen und deshalb nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG in die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes. Eine Erlaubnispflicht für das Abstellen beziehungsweise Parken von Elektrokleinstfahrzeugen in § 29 Absatz 4 – neu – StVO führt jedoch nicht dazu, dass das Parken von eKF gleichzeitig als straßenrechtliche Sondernutzung definiert würde. Damit stünde eine solche Neuregelung, die de facto eine Privilegierung einzelner kommerzieller Anbieter bei der Nutzung der Fußverkehrsflächen schafft, außerhalb des systematischen Kontexts der StVO, die zudem im Hinblick auf die Präferenz- und Privilegienfeindlichkeit der StVO einer hinreichenden Rechtsgrundlage bedürfte.

Die Ergänzung der Ordnungswidrigkeitentatbestände dient dazu, über eine wirksame Sanktionierung die Anbieter anzuhalten, auf ein rechtskonformes Verhalten ihrer Nutzer hinzuwirken. Mit der Übergangsbestimmung können bereits bestehende Geschäftsmodelle mit einer hinreichenden Übergangszeit in das erlaubnispflichtige Verfahren überführt werden.]

{U} {Eine zeitnahe Regelung zur Handhabung der Abstellproblematik von Elektrokleinstfahrzeugen ist in Anbetracht der gesteigerten Inanspruchnahme von Fußverkehrsflächen, die für eine derartige Nutzung oftmals nicht ausgelegt sind, und der damit einhergehenden Folgen für die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs erforderlich und wird durch die vorstehenden Neuregelungen gewährleistet. Die Neuregelung trägt dem Umstand Rechnung, dass das Abstellen nicht gewerblich genutzter Elektrokleinstfahrzeuge kaum in der hier behandelten Weise in Erscheinung tritt. Gleichzeitig kann damit wesentlichen Elementen der bisherigen freiwilligen Selbstverpflichtungsvereinbarungen zwischen Kommunen und Anbietern, die sich insoweit bewährt haben, eine rechtliche Grundlage gegeben werden.

Für die gewählten Neuregelungen besteht eine spezielle Rechtsgrundlage in § 6 Absatz 1 Nummer 12 Buchstabe b StVG. Die Ergänzung der Ordnungswidrigkeitentatbestände dient dazu, über eine wirksame Sanktionierung die Anbieter anzuhalten, auf ein rechtskonformes Verhalten ihrer Nutzer hinzuwirken. Mit der Übergangsbestimmung können bereits bestehende Geschäftsmodelle mit einer hinreichenden Übergangszeit in das erlaubnispflichtige Verfahren überführt werden.

Zugleich werden die bei einer Umsetzung über § 29 Absatz 4 – neu – entstehenden rechtlichen Schwierigkeiten vermieden. Denn § 29 StVO steht im Spannungsfeld zwischen Straßenverkehrsrecht und Straßenrecht und regelt verhaltensrechtlich die über den Gemeingebrauch hinausgehenden Fälle einer Sondernutzung öffentlicher Straßen. Das Abstellen bzw. Parken von Elektrokleinstfahrzeugen auf Fußverkehrsflächen gehört als Teil des ruhenden Verkehrs zum Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen und fällt deshalb nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG in die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes. Eine Erlaubnispflicht für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen in § 29 Absatz 4 – neu – StVO führt jedoch nicht dazu, dass es gleichzeitig als straßenrechtliche Sondernutzung definiert würde. Die Erlaubnis nach § 29 StVO soll in Fällen einer straßenrechtlichen Sondernutzung präventiv mögliche Gefährdungen des Straßenverkehrs bzw. Straßenbenutzungen verhindern, die über das verkehrsübliche Maß hinausgehen und richtet sich damit auch gegen die übrigen Verkehrsteilnehmer. Damit stünde eine solche Neuregelung, die de facto eine Privilegierung einzelner kommerzieller Anbieter bei der Nutzung der Fußverkehrsflächen schafft, außerhalb des systematischen Kontexts der Straßenverkehrs-Ordnung, die zudem im Hinblick auf die Präferenz- und Privilegienfeindlichkeit der Straßenverkehrs-Ordnung einer hinreichenden Rechtsgrundlage bedürfte. Zudem wird die Aufgabe der Erlaubniserteilung, anders als im Fall der Umsetzung über § 29 Absatz 4 – neu –, nicht automatisch der Straßenverkehrsbehörde zugewiesen. }

Vk 60. Zu Artikel 2 Nummer 4a – neu – (Anlage (zu § 1) laufende Nummer 265 GebOSt)

In Artikel 2 ist nach Nummer 4 folgende Nummer 4a einzufügen:

,4a. Die Gebühren-Nummer 265 wird wie folgt gefasst:

„265 Entscheidung über einen Bewohnerparkausweis 10,00 bis 240,00 pro Jahr“ ‘

Begründung:

Bisher können entsprechend der Bezeichnung des Gegenstandes der Gebühren-Nummer 265 „Ausstellen eines Parkausweises für Bewohner“ nur Gebühren für die Erteilung von Bewohnerparkausweisen erhoben werden. Für die Ablehnung eines Antrages auf Erteilung eines Bewohnerparkausweises, die zweifelsohne auch mit Kosten verbunden ist, ist dies jedoch derzeit nicht möglich. Um hier eine kostendeckende und effiziente Aufgabenerledigung sicherzustellen, sollte der für die Ermächtigung nach Gebühren-Nummer 265 zugrundeliegende Gegenstand analog der Gebühren-Nummern 264 zu Erlaubnissen und Ausnahmegenehmigungen in „Entscheidung über einen Bewohnerparkausweis“ umbenannt werden.

Der bisherige Gebührenrahmen von 10,20 bis 30,70 Euro pro Jahr kann aufgrund seiner geringen Obergrenze im Wesentlichen nur die mit der Ausstellung eines Bewohnerparkausweises verbundenen Verwaltungskosten abdecken. Nach § 6a Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) kann bei der Festlegung der Gebührenhöhe auch die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen der Amtshandlung für den Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden, was angesichts der gegenwärtigen Gebührenermächtigung bei Bewohnerparkausweisen aber faktisch ins Leere läuft.

Durch die Erweiterung des Gebührenrahmens von 10,00 bis 240,00 Euro pro Jahr kann der wirtschaftliche Wert und der Nutzen für die begünstigten Bewohner angemessen berücksichtigt werden. Den Kommunen wird hiermit ein größerer Handlungsspielraum bei der Festsetzung der Gebührenhöhe eingeräumt. Insbesondere kann den örtlich unterschiedlichen Verhältnissen besser Rechnung getragen werden.

R 61. Zu Artikel 3 Absatz 1 (§ 4 Absatz 1 Nummer 3 BKatV),

Absatz 2 Nummer 7

(Anlage zu § 1 Absatz 1 laufende Nummer 50 BKatV)

Artikel 3 ist wie folgt zu ändern:

a) In Absatz 1 ist die Angabe „50,“ zu streichen.

b) Absatz 2 Nummer 7 ist zu streichen.

Als Folge werden

in Artikel 3 Absatz 2 die bisherigen Nummern 8 bis 42 zu den Nummern 7 bis 41.

Begründung:

Der Bundesrat ist der Auffassung, dass für das Unterlassen der Bildung einer Rettungsgasse die Anordnung eines Regelfahrverbots nicht angezeigt ist, wenn dies nicht mit einer Behinderung, Gefährdung oder Sachbeschädigung verbunden ist. Ein solcher Verstoß ist regelmäßig nicht vorsätzlich und muss nicht zwingend von einem erhöhten Unrechtsbewusstsein getragen sein. Vielmehr wird es sich häufig um Fälle handeln, in denen ein Rettungseinsatz überhaupt nicht veranlasst ist, etwa bei verkehrsbedingt stockendem oder sich stauendem Verkehr bei Fahrbahnverengungen und dichtem Verkehrsaufkommen. Der Regelfall des Unterlassens der Bildung einer Rettungsgasse weist mithin lediglich eine abstrakte Gefährlichkeit auf, die in vielen Fällen deutlich geringer ist als etwa bei dem mit einem Bußgeld in gleicher Höhe und Regelfahrverbot bedrohten qualifizierten Rotlichtverstoß nach laufender Nummer 132.3 BKat (bei schon länger als 1 Sekunde andauernder Rotlichtphase). Handlungs- und Erfolgsunrecht liegen demnach in den genannten – nicht qualifizierten – Fällen des Unterlassens der Bildung einer Rettungsgasse in einem Bereich, in dem es aus Gründen der Verhältnismäßigkeit unangebracht erscheint, regelmäßig ein Fahrverbot zu verhängen. Eine Ahndung der qualifizierten Fälle (mit Behinderung, Gefährdung oder Sachbeschädigung), also wenn es tatsächlich zur Behinderung eines Rettungseinsatzes kommt, mit einem Regelfahrverbot ist demgegenüber angebracht, aber auch ausreichend.

Auch die systematische Erwägung, mit einer Regelgeldbuße von 200 Euro oder mehr bewehrte und die Eintragung von zwei Punkten im Fahreignungsregister nach sich ziehende Verkehrsordnungswidrigkeiten (wie etwa der genannte qualifizierte Rotlichtverstoß unter laufender Nummer 132.3 BKat) seien stets auch mit einem Regelfahrverbot bedroht, fordert letztlich die Statuierung desselben bei dem nicht qualifizierten Unterlassen des Bildens einer Rettungsgasse nicht zwingend. Denn allein regelungssystematische Erwägungen entheben nicht von der Prüfung – schon auf Ebene der Verordnungssetzung –, ob der Regelfall der Tatbestandsverwirklichung auch im Sinne der materiell-rechtlichen Voraussetzungen des § 25 Absatz 1 Satz 1 StVG regelmäßig eine „grobe oder beharrliche Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers“ darstellt. Angesichts dessen, dass der Regelfall des nicht qualifizierten Unterlassens der Bildung einer Rettungsgasse (einfach) fahrlässig begangen wird, mithin von allenfalls mittlerem Handlungsunrecht gekennzeichnet ist, und überdies auch nur eine abstrakte Gefährdung, also auch kein besonders hohes Erfolgsunrecht mit sich bringt, kann von einer groben Pflichtverletzung nicht gesprochen werden.

Hierunter versteht der Gesetzgeber nämlich „objektiv nur Pflichtverletzungen von besonderem Gewicht, namentlich abstrakt oder konkret gefährliche Ordnungswidrigkeiten [...], die immer wieder die Ursache schwerer Unfälle bilden oder subjektiv auf besonders groben Leichtsinns oder grobe Nachlässigkeit oder Gleichgültigkeit zurückgehen“ (vgl. Asholt in Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, 1. Auflage 2016, § 25 StVG Rn. 10 ff.). Eine beharrliche Pflichtverletzung setzt im Übrigen nach wohl einhelliger Auffassung in der verkehrsrechtlichen Rechtsprechung und Literatur fortgesetzte oder wiederholte Verstöße voraus (vgl. nur Asholt, a.a.O., Rn. 13 ff.).

Auch eine Zusammenschau mit den neu eingeführten Tatbeständen des unberechtigten Benutzens einer Rettungsgasse (laufende Nummer 50a ff. BKat-E) gebietet kein anderes Ergebnis.

Hierzu heißt es in der bisherigen Begründung:

„Die Einordnung der Tatbestände der laufenden Nummern 50 ff. BKat gilt vergleichsweise auch für die neu geschaffenen Tatbestände der laufenden Nummern 50a ff. BKat – das unberechtigte Nutzen einer Rettungsgasse. Dieses Fehlverhalten trägt ebenfalls ein objektiv hohes Gefährdungspotenzial in sich. Darüber hinaus sind diese Verstöße mit einem höheren Unrechtsbewusstsein als Verstöße gegen das Bilden einer Rettungsgasse verbunden. Bei solchen Verstößen wird nicht nur die Rettungsgasse nicht vorschriftsmäßig gebildet, die gebildete Rettungsgasse wird zudem noch unberechtigterweise genutzt.“

Diesem Befund ist uneingeschränkt zuzustimmen. Ein Verkehrsteilnehmer, der eine Rettungsgasse um des eigenen Fortkommens willens benutzt handelt regelmäßig vorsätzlich und ist sich auch des Umstandes bewusst, sich in erheblicher Weise verkehrswidrig zu verhalten. Dies gilt nicht in gleichem Umfang für denjenigen, der aus Unaufmerksamkeit das Bilden einer Rettungsgasse unterlässt. Mithin verwirklicht derjenige, der unberechtigt eine Rettungsgasse benutzt, ein erheblich höheres Handlungsunrecht. Dieser zutreffenden Wertung bereits in der bisherigen Begründung sollte auch in der Rechtsfolge Rechnung getragen werden. Somit erscheint es angemessen den von höherem Unrechtsbewusstsein getragenen Verstoß stets mit einem Fahrverbot zu sanktionieren, während dies im Übrigen nur bei der Behinderung, Gefährdung oder Sachbeschädigung der Fall ist.

Vk 62. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 01 bis 04 – neu –

(Anlage (zu § 1 Absatz 1) laufende Nummer 2, 2.1, 2.2 und 2.3 BKatV)

In Artikel 3 Absatz 2 sind der Nummer 1 folgende Nummern 01, 02, 03 und 04 voranzustellen:

,01. In der laufenden Nummer 2 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „10 €“ durch die Angabe „55 €“ ersetzt.

02. In der laufenden Nummer 2.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „15 €“ durch die Angabe „70 €“ ersetzt.
03. In der laufenden Nummer 2.2 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „80 €“ ersetzt.
04. In der laufenden Nummer 2.3 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „100 €“ ersetzt.

Begründung:

Die Änderung beinhaltet vor allem im Interesse des Fußgängerschutzes auf Gehwegen eine deutliche Anhebung der Regelsanktionen beim vorschriftswidrigen Befahren von Gehwegen und ebenso im Interesse des Radfahrschutzes beim vorschriftswidrigen Befahren linksseitig angelegter Radwege. Besonders das weithin verbreitete und – nicht zuletzt wegen der geringfügigen drohenden Sanktion in Höhe von 10 Euro – im Bewusstsein vieler Fahrer von Elektrokleinstfahrzeugen und vieler Radfahrenden jeden Alters als nahezu selbstverständlich angesehene Fahren auf Gehwegen ist für Fußgänger jeden Alters nicht weniger störend und gegebenenfalls sogar stärker behindernd oder gefährdend als das unzulässige Parken auf Gehwegen; die Beeinträchtigung der Fußgänger durch Fahrzeugverkehr auf Gehwegen ist keineswegs geringer als die Beeinträchtigung von Radfahrern beim unzulässigen Halten auf Schutzstreifen oder die Beeinträchtigung von Fahrzeugführern beim Halten in „zweiter Reihe“. Die Anhebungen lehnen sich daher eng an die neuen Staffellungen der Regelsanktionen mit 55 Euro/70 Euro/80 Euro/100 Euro der laufenden Nummern 51a – 51a.3 (Halten in „zweiter Reihe“), 52a – 52a.4 (Unzulässiges Parken auf Geh- und Radwegen), und 54a – 54a.3 (Unzulässiges Halten auf Schutzstreifen) an. Die Angleichung der Sanktionen beseitigt ein ansonsten drohendes gesetzliches Schutzdefizit zulasten der Fußgänger und soll einen zumindest gleichwertigen Schutz der Fußgänger und Radfahrer bei der Ausgestaltung des Sanktionsrahmens gewährleisten und damit auch zu einer Änderung des Bewusstseins der Verkehrsteilnehmer beitragen.

- Vk 63. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 5a, 5b und 5c – neu –, Nummer 25a und 25b – neu – und Nummer 43 – neu – (Anlage (zu § 1 Absatz 1) laufende Nummer 39, 39.1, 41, 64, 64.1 und Anhang (zu Nummer 11 der Anlage) Tabelle 1 Abschnitt a und c BKatV)*

Artikel 3 Absatz 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nach Nummer 5 sind folgende Nummern 5a, 5b und 5c einzufügen:
- 5a. In der laufenden Nummer 39 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „40 €“ ersetzt.
 - 5b. In der laufenden Nummer 39.1 werden in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „70 €“ durch die Angabe „140 €“ ersetzt und die Wörter „Fahrverbot 1 Monat“ angefügt.
 - 5c. In der laufenden Nummer 41 werden in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „70 €“ durch die Angabe „140 €“ ersetzt und die Wörter „Fahrverbot 1 Monat“ angefügt.
- b) Nach Nummer 25 sind folgende Nummern 25a und 25b einzufügen:
- 25a. In der laufenden Nummer 64 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „40 €“ ersetzt.
 - 25b. In der laufenden Nummer 64.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „50 €“ ersetzt.

* bei Annahme mit Ziffer 8, 64 oder 68 redaktionell anzupassen

c) Nach Nummer 42 ist folgende Nummer 43 anzufügen:

,43. Im Anhang zu Nummer 11 der Anlage wird Tabelle 1 wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt a werden in der laufenden Nummer 11.1.5 in der Spalte „Fahrverbot in Monaten bei Begehung innerhalb geschlossener Ortschaften“ und in der laufenden Nummer 11.1.6 in der Spalte „Fahrverbot in Monaten bei Begehung außerhalb geschlossener Ortschaften“ jeweils die Wörter „1 Monat“ eingefügt.
- b) Abschnitt c wird wie folgt geändert:
 - aa) In der laufenden Nummer 11.3.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro bei Begehung innerhalb geschlossener Ortschaften“ die Angabe „15“ durch die Angabe „30“ und in der Spalte „Regelsatz in Euro bei Begehung außerhalb geschlossener Ortschaften“ die Angabe „10“ durch die Angabe „20“ ersetzt.
 - bb) In der laufenden Nummer 11.3.2 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro bei Begehung innerhalb geschlossener Ortschaften“ die Angabe „25“ durch die Angabe „50“ und in der Spalte „Regelsatz in Euro bei Begehung außerhalb geschlossener Ortschaften“ die Angabe „20“ durch die Angabe „40“ ersetzt.
 - cc) In der laufenden Nummer 11.3.3 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro bei Begehung innerhalb geschlossener Ortschaften“ die Angabe „35“ durch die Angabe „70“ und in der Spalte „Regelsatz in Euro bei Begehung außerhalb geschlossener Ortschaften“ die Angabe „30“ durch die Angabe „60“ ersetzt.

dd) In den laufenden Nummern 11.3.4 und 11.3.5 werden in der Spalte „Fahrverbot in Monaten bei Begehung innerhalb geschlossener Ortschaften“ jeweils die Wörter „1 Monat“ und in den laufenden Nummern 11.3.5 und 11.3.6 in der Spalte „Fahrverbot in Monaten bei Begehung außerhalb geschlossener Ortschaften“ jeweils die Wörter „1 Monat“ eingefügt.‘

Folgeänderung: *

Artikel 3 Absatz 1 ist wie folgt zu fassen:

„(1) In § 4 Absatz 1 Nummer 3 wird die Angabe „50.1, 50.2, 50.3“ durch die Angabe „39.1, 41, 50, 50.1, 50.2, 50.3, 50a, 50a.1, 50a.2, 50a.3“ und ein Komma ersetzt.‘

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Das bestehende Bußgeldniveau ist insgesamt zu niedrig, um die notwendigen Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit zu erreichen. Höhere Bußgeldsätze führen zu mehr regelkonformen Verhalten und sind insofern geeignet, Unfälle mit Verletzten und Toten zu vermeiden. Bei gravierenden Pflichtverletzungen beim Abbiegen mit Gefährdung, welche in der Praxis zu massiven Schädigungen anderer Verkehrsteilnehmenden führen, müssen daher die Bußgelder erhöht werden und es sind Fahrverbote anzuordnen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass ein qualifizierter Rotlichtverstoß ohne tatsächliche Gefährdungslage ab einer Rotzeit von 1 Sekunde ein Bußgeld von 200 Euro und ein einmonatiges Fahrverbot nach sich zieht, und demgegenüber die tatsächliche Gefährdung von Rad Fahrenden oder zu Fuß Gehenden beim Rechtsabbiegen lediglich zu einem Bußgeld von 70 Euro ohne Fahrverbot führt. Aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ist daher bei Pflichtverletzungen beim Abbiegen eine Anhebung der Regelsätze und zudem beim Abbiegen mit Gefährdung die Anordnung von Fahrverboten geboten, um bei den Verkehrsteilnehmenden das notwendige Bewusstsein für die Gefährlichkeit ihres Fehlverhaltens zu schaffen.

Zu Buchstabe b:

Die derzeitigen Bußgeldsätze bei der Gefährdung von Rad Fahrenden durch Kraftfahrzeug Führende beim Ein- und Aussteigen (sogenanntes Dooring) sind zu niedrig, um die notwendigen Sorgfaltspflichten und damit die Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen. Höhere Bußgeldsätze führen zu mehr regel-

* bei Annahme mit Ziffer 61 gegebenenfalls redaktionell anzupassen

konformen Verhalten und sind insofern geeignet, Unfälle mit Verletzten und Toten zu vermeiden. Insbesondere das unachtsame Aussteigen ist eine der gefahrenträchtigsten Pflichtverletzungen für Rad Fahrende. Um das notwendige Bewusstsein bei Kraftfahrzeug Führenden für die Gefährlichkeit ihres Fehlverhaltens zu schaffen, ist die Anhebung der Regelsätze geboten.

Zu Buchstabe c:

Die derzeitigen Bußgeldsätze für Geschwindigkeitsüberschreitungen sind nicht in ausreichendem Maße geeignet, verkehrsadäquates Verhalten zur Vermeidung von Gefährdungen zu regulieren und Verletzungen der StVO sinnvoll zu ahnden. Höhere Bußgeldsätze für Geschwindigkeitsüberschreitungen führen zu mehr regelkonformem Verhalten und sind insofern geeignet, Unfälle mit Verletzten und Toten zu vermeiden. Aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ist daher bei Geschwindigkeitsüberschreitungen die Anhebung der Regelsätze geboten, um bei den Verkehrsteilnehmenden das notwendige Bewusstsein für die Gefährlichkeit ihres Fehlverhaltens zu schaffen. Zudem ist die Anordnung von Fahrverboten innerhalb geschlossener Ortschaften einheitlich bei Geschwindigkeitsüberschreitungen ab 21 km/h geboten, um die notwendige Lenkungswirkung entfalten zu können.

- Vk 64. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 9a und 9b – neu –,
Nummer 12a, 12b, 12c und 12d – neu –,
Nummer 13,
Nummer 13a, 13b, 13c und 13d – neu –,
Nummer 17 und
Nummer 25a und 25b – neu –
(Anlage (zu § 1 Absatz 1) laufende Nummer 51, 51.1,
51b, 51b.1, 51b.2, 51b.2.1, 51b.3, 52, 52.1, 52.2, 52.2.1,
53.1, 60 und 60.1 BKatV)*

Artikel 3 Absatz 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nach Nummer 9 sind folgende Nummern 9a und 9b einzufügen:
- 9a. In der laufenden Nummer 51 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „10 €“ durch die Angabe „20 €“ ersetzt.
- 9b. In der laufenden Nummer 51.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „15 €“ durch die Angabe „35 €“ ersetzt.‘

* bei Annahme mit Ziffer 8 redaktionell anzupassen

- b) Nach Nummer 12 sind folgende Nummern 12a, 12b, 12c und 12d einzufügen:
- ,12a. In der laufenden Nummer 51b wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „15 €“ durch die Angabe „35 €“ ersetzt.
 - 12b. In der laufenden Nummer 51b.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „55 €“ ersetzt.
 - 12c. In der laufenden Nummer 51b.2 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „55 €“ ersetzt.
 - 12d. In der laufenden Nummer 51b.2.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „35 €“ durch die Angabe „55 €“ ersetzt.
- c) In Nummer 13 ist die Angabe „70 €“ durch die Angabe „100 €“ zu ersetzen.
- d) Nach Nummer 13 sind folgende Nummern 13a, 13b, 13c und 13d einzufügen:
- ,13a. In der laufenden Nummer 52 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „15 €“ durch die Angabe „25 €“ ersetzt.
 - 13b. In der laufenden Nummer 52.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „40 €“ ersetzt.
 - 13c. In der laufenden Nummer 52.2 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „40 €“ ersetzt.
 - 13d. In der laufenden Nummer 52.2.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „35 €“ durch die Angabe „50 €“ ersetzt.
- e) In Nummer 17 ist die Angabe „70 €“ durch die Angabe „100 €“ zu ersetzen.

- f) Nach Nummer 25 sind folgende Nummern 25a und 25b einzufügen:
- ,25a. In der laufenden Nummer 60 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „55 €“ ersetzt.
 - 25b. In der laufenden Nummer 60.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „35 €“ durch die Angabe „70 €“ ersetzt.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Durch die Verordnung ist ein Ungleichgewicht in Bezug auf die Sanktionshöhen einiger Ordnungswidrigkeitentatbestände entstanden, der durch diese Änderung beseitigt werden soll. Die Verordnung sieht lediglich eine Erhöhung des Regelsatzes für das Halten in „zweiter Reihe“ (laufende Nummer 51a ff.) vor. Von dem Verstoß des unzulässigen Haltens mit und ohne Behinderung (laufende Nummer 51 und 51.1) gehen ebenfalls Gefahren aus, die jedoch weiterhin nur geringfügig sanktioniert werden. Durch Fahrzeuge, die gegen ein Halteverbot verstoßen, werden Sichtbeziehungen auf Fußgänger und insbesondere auf Kinder eingeschränkt. Wegen der erheblichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ist eine Anhebung der Regelsätze geboten.

Zu Buchstabe b:

Die Anhebung der Regelsätze für Parkverstöße an engen oder unübersichtlichen Straßenstellen und im Bereich einer scharfen Kurve (laufende Nummer 51b ff.) ist ebenfalls geboten, um das entstandene Ungleichgewicht zu beseitigen. Gerade an unübersichtlichen Straßenstellen gehen von Parkverstößen besondere Gefahren aus, denen mit einer angemessenen Sanktionierung begegnet werden muss. Nur so kann bei Verkehrsteilnehmern ein Bewusstsein für die Gefährlichkeit ihres Fehlverhaltens geschaffen werden.

Zu Buchstabe c:

Die Behinderung eines Rettungsfahrzeuges während des Einsatzes kann mit erheblichen Gefahren für Leib und Leben einhergehen, wenn den Helfern der Weg durch Falschparker versperrt wird. Eine deutliche Anhebung der Sanktionshöhe ist geeignet, eine abschreckende Wirkung zu erzeugen. In Anbetracht der objektiven Gefahr, die von dem Verstoß ausgeht, erscheint die Erhöhung des Regelsatzes auf 100 Euro als verhältnismäßig.

Zu Buchstabe d:

Mit den Änderungen wird ebenfalls dem Umstand Rechnung getragen, ein einheitliches Sanktionierungsniveau beizubehalten.

Zu Buchstabe e:

Die Verordnung sieht für einen Parkverstoß vor oder in amtlich gekennzeichneten Feuerwehruzufahrten, der mit einer Behinderung eines Rettungsfahrzeuges im Einsatz einhergeht, eine Anhebung des Regelsatzes von 65 auf 70 Euro vor. Insofern wird auf die Begründung zu Buchstabe c verwiesen.

Zu Buchstabe f:

Dieser Verstoß führt zu einer Behinderung nachhaltiger Mobilitätsformen, was sich in der derzeitigen Sanktionshöhe nicht widerspiegelt. Zudem wirkt sich das Falschparken, wenn es mit einer Behinderung des Schienenfahrzeuges einhergeht, für eine Vielzahl von Personen aus und schränkt deren Mobilität ein.

Vk 65. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 17a, 17b und 17c – neu –

(Anlage (zu § 1 Absatz 1) laufende Nummer 54, 54.1, 54.2, 54.2.1, 54.3, 54.3.1, 54.3.2, 54.3.3, 54.4, 54.4.1, 54.4.2, 54.4.3, 54.4.4, 54.4.4.1, 54.4.4.2, 54.4.4.3 BKatV)

In Artikel 3 Absatz 2 sind nach Nummer 17 folgende Nummern 17a, 17b und 17c einzufügen:

- ,17a. In der laufenden Nummer 54 werden in der Spalte „Tatbestand“ die Zahlen „224“ und „299“ gestrichen und in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angaben „lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1,“ sowie „lfd. Nr. 73 (Zeichen 229) Spalte 3 Satz 1“ gestrichen.
- 17b. In den laufenden Nummern 54.1, 54.2, 54.2.1 werden jeweils in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angaben „lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1,“ sowie „lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1“ gestrichen.

- 17c. Nach der laufenden Nummer 54.2.1 werden folgende laufende Nummern 54.3, 54.3.1, 54.3.2, 54.3.3, 54.4, 54.4.1, 54.4.2, 54.4.3, 54.4.4, 54.4.4.1, 54.4.4.2, 54.4.4.3 eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
54.3	Unzulässig gehalten in den Fällen der Zeichen 245, 299	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 25 (Zeichen 245), lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	55
54.3.1	- mit Behinderung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 25 (Zeichen 245), lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	70
54.3.2	- mit Gefährdung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 25 (Zeichen 245), lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	80
54.3.3	- mit Sachbeschädigung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 25 (Zeichen 245), lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	100
54.4	Unzulässig geparkt in den Fällen der Zeichen 224, 245, 299	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1, lfd. Nr. 25 (Zeichen 245) lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	55

54.4.1	- mit Behinderung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1, lfd. Nr. 25 (Zeichen 245) lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	70
54.4.2	- mit Gefährdung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1, lfd. Nr. 25 (Zeichen 245) lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	80
54.4.3	- mit Sachbeschädigung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1, lfd. Nr. 25 (Zeichen 245) lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	100
54.4.4	- länger als 3 Stunden	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1, lfd. Nr. 25 (Zeichen 245) lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	70
54.4.4.1	- mit Behinderung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1, lfd. Nr. 25 (Zeichen 245) lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	80

54.4.4.2	- mit Gefährdung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1, lfd. Nr. 25 (Zeichen 245) lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	80
54.4.4.3	- mit Sach- beschädigung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1, lfd. Nr. 25 (Zeichen 245) lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	100

Begründung:

Die Gefährdungen von Fahrgästen, zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden sowie die Behinderungen des öffentlichen Personennahverkehrs durch verkehrswidriges Halten und Parken in Haltestellenbereichen und auf Bussonderfahrstreifen sind immens. Auch der Kraftfahrzeugverkehr, der öffentliche Personennahverkehr, aber insbesondere der regelmäßig zugelassene Radverkehr werden durch diese Zuwiderhandlungen infolge notwendig werdender risikoreicher Überholmanöver erheblich behindert oder gefährdet.

Halt- und Parkverstöße in Haltestellenbereichen (Zeichen 224, 299) sowie auf Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245) sind den Zuwiderhandlungen des Haltens und Parkens in „zweiter Reihe“ sowie auf Geh-, Rad- oder Radschnellwegen sowie auf Schutzstreifen für den Radverkehr in ihren Auswirkungen „ebenbürtig“ und sind aufgrund der Verhältnismäßigkeit ebenfalls auf das Niveau analog zu den vorgesehenen Erhöhungen für das unerlaubte Halten in „zweiter Reihe“, auf Geh-, Rad- oder Radschnellwegen sowie auf Schutzstreifen für den Radverkehr (55 Euro, 70 Euro, 80 Euro, 100 Euro) anzuheben.

Dazu werden aus den laufenden Nummern 54, 54.1, 54.2, 54.2.1 der Anlage zu § 1 Absatz 1 der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) die Ausführungen zu den Zeichen 224, 299 herausgelöst und als eigenständige Tatbestandsnummern unter den laufenden Nummern 54.3 ff bis 54.4 ff etabliert. Da die Anlage zu § 1 Absatz 1 BKatV bisher speziell für das unerlaubte Halten und Parken auf Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245) gar keine eigenen laufenden Nummern beinhaltet, werden diese nun als neue laufende Nummern 54.3 ff – 54.4 ff eingefügt. Die aus den bisherigen laufenden Nummern 54 bis 54.2.1 herausgelösten Parkverstöße in Haltestellenbereichen (Zeichen 224 und 299) werden dort integriert.

Vk 66. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 24a – neu –

(Anlage (zu § 1 Absatz1)

laufende Nummer 55b –neu – BKatV)

In Artikel 3 Absatz 2 ist nach Nummer 24 folgende Nummer 24a einzufügen:

,24a. Nach der laufenden Nummer 55a wird folgende laufende Nummer 55b eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„55b	Unberechtigt auf einem Parkplatz für Carsharingfahrzeuge geparkt (§ 12 Absatz 2 StVO)	§ 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 lfd. Nr. 7 (Zeichen 314) Spalte 3 Nummer 1, 4a, lfd. Nr. 10 (Zeichen 315) Spalte 3 Nummer 1 Satz 2, Nummer 4a, § 49 Absatz 3 Nummer 5	55 €“

Begründung:

Die mit den in Artikel 1 der vorliegenden Änderungsverordnung vorgesehenen Möglichkeiten, die Nutzung bestimmter Parkplätze Carsharingfahrzeugen vorzubehalten, sind zu begrüßen. Nicht nachvollziehbar ist jedoch, dass keine Sanktionierung des unberechtigten Parkens auf Carsharingfahrzeugen vorbehaltenen Parkplätzen vorgesehen wird. Es wird daher eine Regelung analog der mit Blick auf elektrisch betriebene Fahrzeuge vorgesehenen Regelungen vorgeschlagen. Eine Ungleichbehandlung hinsichtlich der Sanktionierung von Verstößen ist nicht nachvollziehbar.

Vk
In

67. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 24a, 24b, 24c, 24d und 24e – neu –
(Anlage (zu § 1 Absatz 1) laufende Nummer 58, 58.1, 58.1.1 und
58.1.2 – neu –, 58.2 und 58.2.1 BKatV)

Artikel 4 Nummer 2 Buchstabe e

(Anlage 13 (zu § 40) laufende Nummer 3.2.7d – neu – FeV)*

- a) In Artikel 3 Absatz 2 sind nach Nummer 24 die folgenden Nummern 24a, 24b, 24c, 24d und 24e einzufügen:
- 24a. In der laufenden Nummer 58 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „55 €“ ersetzt.
- 24b. In der laufenden Nummer 58.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „80 €“ ersetzt.
- 24c. Nach der laufenden Nummer 58.1 werden folgende laufende Nummern 58.1.1 und 58.1.2 eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„58.1.1	– mit Gefährdung		90 €
58.1.2	– mit Sachbeschädigung		110 €“

- 24d. In der laufenden Nummer 58.2 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „30 €“ durch die Angabe „85 €“ ersetzt.

* bei Annahme mit Ziffer 66 redaktionell anzupassen

24e. In der laufenden Nummer 58.2.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „35 €“ durch die Angabe „90 €“ ersetzt.

b) In Artikel 4 Nummer 2 Buchstabe e ist nach der laufenden Nummer 3.2.7c folgende laufende Nummer 3.2.7d einzufügen:

,	3.2.7d	Unzulässiges Parken in „zweiter Reihe“	58.1, 58.1.1, 58.1.2, 58.2, 58.2.1	,
---	--------	--	------------------------------------	---

Begründung:

Neben der Anhebung der Geldbuße für das unzulässige Halten in zweiter Reihe (laufende Nummer 51a) muss zwingend auch die Geldbuße für das unzulässige Zweite-Reihe-Parken angehoben werden. Sonst wäre rechtswidriges Halten höher bebußt als rechtswidriges Parken. Dazu wurden entsprechende Qualifikationstatbestände ergänzt.

Aus den vorgenannten Gründen muss entsprechend den Regelungen für das unzulässige Halten in zweiter Reihe auch das unzulässige Parken in zweiter Reihe in den Katalog der Anlage 13 FeV aufgenommen werden. Damit werden auch die benannten Verstöße als verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten eingestuft und mit einem Punkt im Fahreignungsbewertungssystem belegt.

U 68. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 25a – neu – bis 25f – neu – (Anlage (zu § 1 Absatz 1) laufende Nummer 63, 63.1, 63.2, 63.3, 63.4, 63.5 BKatV)*

In Artikel 3 Absatz 2 sind nach Nummer 25 folgende Nummern 25a bis 25f einzufügen:

,25a. In der laufenden Nummer 63 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „10 €“ durch die Angabe „20 €“ ersetzt.

* bei Annahme mit Ziffer 8 oder 64 redaktionell anzupassen

- 25b. In der laufenden Nummer 63.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „10 €“ durch die Angabe „20 €“ ersetzt.
- 25c. In der laufenden Nummer 63.2 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „15 €“ durch die Angabe „25 €“ ersetzt.
- 25d. In der laufenden Nummer 63.3 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „30 €“ ersetzt.
- 25e. In der laufenden Nummer 63.4 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „35 €“ ersetzt.
- 25f. In der laufenden Nummer 63.5 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „30 €“ durch die Angabe „40 €“ ersetzt.’

Begründung:

Die vorgesehene Änderung zielt auf eine moderate Erhöhung der Bußgelder für das Parken ohne Parkschein in parkraumbewirtschafteten Zonen. Da die derzeit erhobenen Bußgelder im Vergleich zu den erhobenen Parkgebühren gering ausfallen, kommt es zu einer nicht zufriedenstellenden Einhaltungquote. Durch Erhöhungen der Parkgebühren in den vergangenen Jahren sank der Abstand zwischen Gebühren und drohenden Bußgeldern weiter. Häufig überwiegt für Parkscheinpflichtige mittlerweile der finanzielle Vorteil, keinen Parkschein zu ziehen und dafür ein mögliches Bußgeld in Kauf zu nehmen. Trotz hoher Kontrolldichte liegt beispielsweise in Berlin-Mitte der Anteil der parkscheinpflichtigen Fahrzeuge ohne Parkschein bei circa 43 Prozent.

Aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes ist eine Regeleinhaltung und damit wirkungsvolle Anwendung der Parkraumbewirtschaftung geboten. So erkennen viele umwelt- und klimapolitische Planwerke die Parkraumbewirtschaftung als effektives Instrument der Verkehrsmengensteuerung an und nutzen es bereits. Für das Land Berlin stellt die Parkraumbewirtschaftung einen zentralen Baustein des neuen Luftreinhalteplans dar. Es wird durch die Maßnahme ein Verkehrsrückgang von ca. neun Prozent erwartet, welcher auch für den Klimaschutz, die Lärminderung und die Verkehrssicherheit einen positiven Beitrag leistet. Ein nennenswerter umwelt- und klimapolitischer Effekt kann jedoch nur bei einer hohen Befolgungsquote erreicht werden.

Vk 69. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 25a und 25b – neu –

(Anlage (zu § 1 Absatz 1) laufende Nummer 117 und 118 BKatV)*

In Artikel 3 Absatz 2 sind nach Nummer 25 folgende Nummern 25a und 25b einzufügen:

- 25a. In der laufenden Nummer 117 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „10 €“ durch die Angabe „80 €“ ersetzt.
- 25b. In der laufenden Nummer 118 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „100 €“ ersetzt.

Begründung:

Um der Wertigkeit des Lärmschutzes (Schutzgut Gesundheit nach Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz) auch bei Verstößen gegen die Vorschriften des § 30 Absatz 1 Sätze 1, 2 und 3 StVO im Hinblick auf das in der Bußgeldkatalog-Verordnung geregelte Sanktionsniveau angemessen Rechnung zu tragen, sollte in der Anlage zu § 1 Absatz 1 der Regelsatz zur laufenden Nummer 117 (bislang 10 Euro) und zur laufenden Nummer 118 (bislang 20 Euro) jeweils deutlich angehoben werden.

Die Motorrad- und Autoposing-Lärmproblematik lässt sich nur durch eine intensive Überwachung und durch wirkungsvolle Sanktionsmaßnahmen im Sinne der lärm betroffenen Bevölkerung lösen. Aus diesem Grund sind die entsprechenden Regelsätze entsprechend anzupassen. Dem Lärmschutz sollte insoweit der gleiche Stellenwert eingeräumt werden wie der Verkehrssicherheit.

* bei Annahme mit Ziffer 8, 63, 64 oder 68 redaktionell anzupassen

- In 70. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 32a – neu – bis 32d – neu –
(bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 75)
- (Anlage laufende Nummer 141.1 bis 141.4 BKatV),
Nummer 33
(Anlage laufende Nummer 141.4.1 BKatV),
Nummer 33a – neu – bis 33d – neu –
(Anlage laufende Nummer 141.4.2, 141.4.3, 142, 142a BKatV),
Nummer 39a – neu –
(Anlage laufende Nummer 153 BKatV)

In Artikel 3 Absatz 2 ist die Anlage wie folgt zu ändern:

- a) Nach Nummer 32 sind folgende Nummern einzufügen:
- 32a. In der laufenden Nummer 141.1 ist in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „75 €“ durch die Angabe „100 €“ zu ersetzen.
 - 32b. In der laufenden Nummer 141.2 ist in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „55 €“ zu ersetzen.
 - 32c. In der laufenden Nummer 141.3 ist in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „50 €“ zu ersetzen.
 - 32d. In der laufenden Nummer 141.4 ist in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „15 €“ durch die Angabe „25 €“ zu ersetzen.
- b) In Nummer 33 ist in der laufenden Nummer 141.4.1 in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „30 €“ zu ersetzen.
- c) Nach Nummer 33 sind folgende Nummern einzufügen:
- 33a. In der laufenden Nummer 141.4.2 ist in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „35 €“ zu ersetzen.

- 33b. In der laufenden Nummer 141.4.3 ist in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „30 €“ durch die Angabe „40 €“ zu ersetzen.
- 33c. In der laufenden Nummer 142 ist in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „40 €“ zu ersetzen.
- 33d. In der laufenden Nummer 142a ist in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „50 €“ zu ersetzen.’
- d) Nach Nummer 39 ist folgende Nummer einzufügen:
- ,39a. In der laufenden Nummer 153 ist in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „80 €“ durch die Angabe „100 €“ zu ersetzen.’

Begründung:

Zu Buchstabe a, b und c (Nummer 33a und 33b):

Im Hinblick auf das Sanktionsgefüge und um die Verhältnismäßigkeit einzelner Tatbestände im Vergleich zu Verstößen im ruhenden Verkehr (insbesondere laufende Nummer 144-neu) zu wahren, werden auch die Tatbestände der laufenden Nummern 141.1 bis 141.4.3 angepasst.

Zu Nummer 1 Buchstabe c (Nummer 33c und 33d):

Vergleiche Begründung zu Buchstabe a, b und c (Nummer 33a und 33b).

Die Erhöhung des Verwarnungsgeldsatzes erfolgt zudem, um wieder eine ausreichende general- und spezialpräventive Wirkung bei diesen Verstößen entfalten zu können.

Zu Buchstabe d:

Um die Verhältnismäßigkeit einzelner Tatbestände untereinander zu wahren, insbesondere zu den Tatbeständen der laufenden Nummern 142 und 142a, wird auch der Tatbestand der laufenden Nummer 153 angepasst.

In 71. Zu Artikel 6 (Inkrafttreten)

Artikel 6 ist wie folgt zu fassen:

**„Artikel 6
Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Artikel 1 Nummer 15 und Artikel 2 Nummer 2 bis 5 treten am 1. Januar 2021 in Kraft.“

Begründung

Bereits heute beklagt die verladende und transportierende Wirtschaft überlange Verfahrensdauern. Eine Verschärfung dieser Situation durch die vorgeschlagene Änderung zur Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit ist dringend zu vermeiden. Daher bedarf es zur Bewältigung der erforderlichen personellen und organisatorischen Veränderungen bei den zuständigen Behörden einer hinreichenden Vorbereitungszeit. Hierzu ist ein gesplittetes Inkrafttreten der Verordnung vorzusehen, so dass die geänderten Zuständigkeiten erst zu einem späteren Zeitpunkt wirksam werden.

Die bisherige Möglichkeit, Anträge auch am Wohnort oder Sitz des Antragstellers zu stellen, soll gemäß der Neuregelung in der Verordnung für Einzelerlaubnisse und -genehmigungen entfallen. Die Folge würde eine Konzentration der Anträge bei den Behörden des Ausgangs- oder Zielorts der Transporte. Dies würde insbesondere Behörden betreffen, in deren Bereich eine Außengrenze liegt. Diese Behörden würden schlagartig von einem Tag auf den anderen mit zusätzlichen Anträgen in bislang unbekanntem Umfang belastet. Es ist davon auszugehen, dass die Mehrzahl der betroffenen Behörden dies mit dem vorhandenen Personal nicht bewältigen kann.

B

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)**,
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)** und
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)**
empfehlen dem Bundesrat ferner, nachfolgende EntschlieÙung zu fassen:

Vk
U

72. a) Der Bundesrat begrüÙt grundsätzlich den Ansatz der Bundesregierung, mit der Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) einige wichtige Regelungen zur Erleichterung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umzusetzen. Er bedauert allerdings, dass hiermit die Möglichkeit nicht genutzt wird, die StVO und auch das übergeordnete Straßenverkehrsgesetz (StVG) einer grundlegenden Reform zu unterziehen.

[nur U] = 73. [b) Aus Sicht des Bundesrates sollte das Straßenverkehrsrecht künftig darauf ausgerichtet werden, die klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren und die „Vision Zero“ als verbindliches Ziel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umzusetzen. Insbesondere den Kommunen wird allerdings derzeit durch die StVO die Umsetzung einer zeitgemäÙen umweltverträglichen Verkehrsgestaltung zum Teil deutlich erschwert, beispielsweise bei der Parkraumbewirtschaftung und bei Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Der Bundesrat spricht sich deshalb dafür aus, dass im Straßenverkehrsrecht neben der Verkehrssicherheit die Belange des Klima- und Umweltschutzes sowie der Lebensqualität als Rechtsziel und Begründungszusammenhang aufgenommen werden und damit umweltverträglichen Verkehrsformen ein deutlich größerer Anteil des öffentlichen Verkehrsraums zugestanden wird.

c) Der Bundesrat hält es vor diesem Hintergrund ferner für sachgerecht und notwendig, aus Verkehrssicherheitsgründen sowie zur Luftreinhaltung, zur Lärminderung und zum Klimaschutz in der StVO die Regelgeschwindig-

keit von 30 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften festzuschreiben. Er fordert die Bundesregierung auf, gemeinsam mit den Ländern den dafür erforderlichen rechtlichen Änderungsbedarf zu identifizieren, einen entsprechenden Vorschlag zu erarbeiten und im Rahmen der weiteren, für 2020 angekündigten StVO-Novelle vorzulegen.]

- U 74. a) Der Bundesrat begrüßt die Absicht der Bundesregierung, mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung zur Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs beizutragen sowie mit verschiedenen Ansätzen zur Bevorrechtigung von Carsharing-Fahrzeugen diese Mobilitätsform zu stärken. Hierdurch werden wichtige Rechtsgrundlagen geschaffen, die dabei helfen werden, den Individualverkehr nachhaltiger und klimagerechter zu gestalten sowie die lufthygienische Situation in Ballungsräumen weiter zu verbessern.

- [U] = 75. [b) Der Bundesrat erachtet dennoch eine wichtige Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) als erforderlich, die in der vorliegenden Fassung der ...Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften nicht vorgesehen ist. Aus Gründen der Luftreinhaltung müssen die zuständigen Behörden inzwischen immer öfter auf einzelnen Straßenzügen mittels Zeichen 251 die Durchfahrt für bestimmte schadstoffintensive Kraftfahrzeuge verbieten. Um die notwendige abschreckende Wirkung solcherlei streckenbezogenen Verkehrsbeschränkungen sicherzustellen, bittet der Bundesrat die Bundesregierung, das Bußgeld für die Missachtung des Verkehrszeichens 251 für alle Fahrzeugtypen mit Verbrennungsmotor von bisher 20 Euro für Pkw bis 75 Euro für Lkw spürbar zu erhöhen. Die Bundesregierung möge diese Anpassung bei nächster Gelegenheit aufgreifen und hierzu einen Vorschlag vorlegen.
- (entfällt bei Annahme von Ziffer 70)

Begründung:

An einer Vielzahl von Verkehrsschwerpunkten in Ballungsräumen wird deutschlandweit auch zehn Jahre nach seiner Einführung der EU-weit gültige Grenzwert für den Jahresmittelwert der Stickstoffdioxidkonzentration überschritten. Für die hohe Belastung sind insbesondere ältere Diesel-Pkw verantwortlich. Vor diesem Hintergrund sind dort wo die Grenzwertüberschreitungen besonders hoch sind, die Möglichkeiten, Maßnahmen zu ergreifen, sehr

begrenzt, sodass in letzter Konsequenz immer häufiger nur streckenbezogene Verkehrsbeschränkungen als letztes Mittel in Frage kommen. Die Umsetzung dieser Maßnahme wird den Behörden regelmäßig durch Gerichtsentscheidungen vorgeschrieben.

Verkehrsbeschränkungen dieser Art können nach aktueller Rechtsgrundlage sinnvollerweise nur mit dem Verkehrszeichen 251, ergänzt um ein Zusatzschild, angeordnet werden. Ein Verstoß gegen ein solches Verkehrsverbot ist für einen normalen Pkw gemäß BKatV mit lediglich 20 Euro zu ahnden, was dem Zweck der Anordnung in keiner Weise entspricht und zudem mangels der Möglichkeit einer lückenlosen Kontrolle keine ausreichend abschreckende Wirkung erzeugt. Eine lückenlose Überwachung ist indes nicht möglich, weil der im April 2019 in Kraft getretene § 63c StVG lediglich zu stichprobenartigen Überprüfungen mit mobilen Geräten legitimiert.

Sowohl die Einführung von Umweltzonen als auch die Verhängung von streckenbezogenen Verkehrsbeschränkungen fußen auf § 40 Absatz 1 BImSchG und erfüllen daher denselben Zweck, nämlich den Schutz der menschlichen Gesundheit. Daher ist es auch folgerichtig, etwaigen Zuwiderhandlungen die gleiche Schwere zuzusprechen und damit auch ein identisches Bußgeld festzulegen. Das Bußgeld für die Nichtbeachtung des Verkehrsverbots nach Zeichen 251 (Ifd. Nummer 141.1 bis 141.3 Anlage (zu § 1 Absatz 1 BKatV) sollte daher auf die Höhe des Bußgeldes für die Nichtbeachtung des Verkehrsverbots nach Zeichen 270.1 (Ifd. Nummer 153 Anlage (zu § 1 Absatz 1 BKatV) angehoben werden.]

Vk
In

76. a) Angesichts der hohen Zahl an schweren Unfällen – oftmals mit Todesfolge –, die durch ein sogenanntes „Auffahren am Stauende“ verursacht werden, bittet der Bundesrat die Bundesregierung eine Regelung zu schaffen, die das Ausschalten von in Kraftfahrzeugen über 3,5 Tonnen installierten Notbremsassistenzsystemen bei einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h verbietet.
- b) Der Bundesrat hält es darüber hinaus für erforderlich, dass Verstöße gegen diese neue Verhaltenspflicht als Ordnungswidrigkeit eingestuft werden und ein angemessenes Bußgeld erhoben wird. Die Bundesregierung wird daher gebeten, hier ebenfalls entsprechende Regelungen zu treffen.

Begründung:

Auf Autobahnen kommt es häufig zu schweren Unfällen, bei denen ein Lkw zum Teil ungebremst auf ein anderes Fahrzeug auffährt. Notbremsassistenzsysteme warnen die Kraftfahrzeug Führenden bei drohenden Kollisionen und verringern die Geschwindigkeit des Fahrzeugs automatisch. Mithilfe von Not-

bremsassistentensystemen kann die Anzahl und Schwere von Auffahrunfällen mit schweren Nutzfahrzeugen deutlich verringert werden. Notbremsassistentensysteme sind für bestimmte Lkw und Busse (Fahrzeuge der Klassen N2, N3, M2 und M3) bei neuen Fahrzeugtypen nach einem festgelegten Zeitschema abhängig von der Fahrzeugkategorie und -bauart schrittweise seit dem 1. November 2013 verpflichtend vorgeschrieben. Diese Einführung wurde mit dem 1. November 2018 abgeschlossen.

Gemäß der EU-Verordnung ist es jedoch zulässig, dass Notbremsassistentensysteme über eine Vorrichtung manuell deaktiviert werden können. Dies gilt ebenso für die Regelung Nummer 131 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Notbremsassistentensystems, die die Kommission künftig verpflichtend anstelle der vorgenannten EU-Verordnung zur Anwendung bringen will.

Dass Notbremsassistentensysteme durch den Fahrer abgeschaltet werden können, widerspricht jedoch dem Sinn der Einführung solcher Systeme, denn diese können ihren Nutzen nur entfalten, wenn sie aktiv sind. Einschränkungen des Abschaltverbots sollen nur bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h gelten, da dies zur Vermeidung von Fehlwarnungen und Fehlaktivierungen bei Notbremsassistentensystemen insbesondere in innerstädtischen Verkehrssituationen bei niedrigen Geschwindigkeiten (zum Beispiel beim Rangieren) in Einzelfällen erforderlich sein kann. Wichtig ist dabei allerdings, dass beim Verlassen des Geschwindigkeitsbereichs das Notbremsassistentensystem automatisch wieder eingeschaltet wird.

Es sollten dabei nicht nur die verpflichtenden Notbremsassistenten eingeschaltet sein, sondern die Verpflichtung sollte sich auch auf im Fahrzeug freiwillig installierte Systeme erstrecken, da anderenfalls eine Lücke zwischen der geringeren Anzahl vorgeschriebener Systeme im Verhältnis zur größeren Zahl vorhandener Systeme entsteht.

Da gegenwärtig nicht absehbar ist, wann die technischen Vorschriften hinsichtlich der Abschaltbarkeit von Notbremsassistentensystemen überarbeitet werden, empfiehlt sich kurzfristig ein zusätzliches verhaltensrechtliches Verbot der Abschaltung.

Die Einstufung der Nichtbenutzung eines Notbremsassistenten als Ordnungswidrigkeit ist die Voraussetzung dafür, dass ein solches Fehlverhalten verfolgt und entsprechend bewehrt werden kann. Eine solche Einstufung entfacht die entsprechende generalpräventive Wirkung.

In 77. Zur Bußgeldkatalog-Verordnung

- a) Der Bundesrat begrüßt die Erhöhung der Geldbußen, etwa im Zusammenhang mit der Behinderung von Rettungskräften und zum Schutz des Radverkehrs sowie die Schaffung neuer Regeltatbestände, unter anderem für das unberechtigte Parken auf Stellplätzen für elektrisch betriebene Fahrzeuge.

- b) Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, das Sanktionsniveau insgesamt, insbesondere für verkehrssicherheitsrelevante Verkehrsordnungswidrigkeiten, zu erhöhen, einerseits um eine hinreichende general- und spezialpräventive Wirkung zu erzielen und andererseits um das Sanktionsgefüge zu wahren.

Begründung:

Insbesondere um die Verkehrssicherheit in der Bundesrepublik Deutschland weiter zu verbessern, ist eine Erhöhung der Sanktionen für Verkehrsverstöße angezeigt. Zum Teil soll dies, insbesondere zum Schutz des Radverkehrs und im Zusammenhang mit der Behinderung von Rettungskräften, mit der XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften umgesetzt werden. Darüber hinaus ist aber auch mit Blick auf die vorgesehenen Änderungen eine Überarbeitung der Bußgeldkatalog-Verordnung insgesamt erforderlich, um wieder eine hinreichende general- und spezialpräventive Wirkung und das Sanktionsgefüge zu wahren.

Vk
In

78. Zur Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Erhöhung von Regeltatbeständen für bestimmte, verkehrsgefährdende Verstöße ist aus Sicht der Verkehrssicherheitsarbeit ausdrücklich zu begrüßen, exemplarisch genannt seien Verstöße gegen die Vorschriften zur Bildung einer Rettungsgasse. Grundsätzlich zu begrüßen sind auch – die zum Teil deutlichen Erhöhungen – bei ausgewählten Verstößen im ruhenden Verkehr, insbesondere zum Schutz des Radverkehrs oder gegen das Parken in zweiter Reihe.

Äußerst problematisch ist jedoch, dass hier selektiv in die BKatV eingegriffen wird, ohne dass das Gesamtsystem der Sanktionen bei Parkverstößen angepasst wird. In der täglichen Praxis ist zu erkennen, dass das Falschparken auf Radverkehrsanlagen, Gehwegen oder in zweiter Reihe vielfach eine unmittelbare Folge daraus ist, dass reguläre Parkstände entlang der Straßen mit Parkraumbewirtschaftung durch PKW blockiert werden, welche entweder überhaupt keinen Parkschein ziehen oder aber die Parkzeit überschreiten. Allein im Jahr 2018 wurden zum Beispiel in Hamburg im Rahmen der Verkehrsüberwachung über 725 000 Verstöße im ruhenden Verkehr angezeigt, davon über 489 000 Parkzeitverstöße. Diese Zahlen sind über die Jahre hinweg konstant und variieren allenfalls durch die Kontrollfrequenz. Eine Verhaltensänderung wird durch Verwarngelder in Höhe von 10 oder 15 Euro erkennbar nicht mehr erreicht. Im

Gleichklang mit den genannten Sanktionsanhebungen ist daher in einem zweiten Schritt ergänzend eine Anhebung der Mindestsanktion bei allen Verkehrsverstößen im ruhenden Verkehr auf 20 Euro erforderlich.

Ferner wird vorgeschlagen, die Regelsätze nicht nur im Interesse der Rad Fahrenden für Park- oder Haltverstöße (Zweite Reihe, Radwege, Schutzstreifen) auf 55/70/80/100 Euro zu erhöhen, sondern sie ebenso im Interesse der zu Fuß Gehenden im gleichen Maße auch für die vorschriftswidrige Gehwegbenutzung und so weiter (zum Beispiel durch Radfahrer, E-Roller-Fahrer) zu erhöhen und damit auch dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. Oktober 2019 zur Sicherheit und Attraktivität des Fußgängerverkehrs Rechnung zu tragen.