

**14.06.21****Empfehlungen  
der Ausschüsse**

Vk - In - U

zu **Punkt ...** der 1006. Sitzung des Bundesrates am 25. Juni 2021

---

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

A

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

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

- Vk 1. Zu Artikel 1 Nummer 01 – neu – (Randnummer 1 Satz 2 und 3 – neu – VwV zu § 1 StVO)

In Artikel 1 ist Nummer 1 folgende Nummer voranzustellen:

,01. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 1 Grundregeln“ werden der Nummer I folgende Sätze angefügt:

„Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“ ‘

Begründung:

Das oberste Gebot verkehrsbehördlichen Handelns ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Die gegenwärtige Formulierung zum Stellenwert der Verkehrssicherheit und deren Positionierung in „Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ Nummer I Nummer 2 Satz 2 VwV-StVO (Verkehrssicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs) werden weder dem Rang noch dem Anspruch von Bund, Ländern und Gemeinden gerecht. Die Aufnahme in die Verwaltungsvorschrift zu § 1 StVO verdeutlicht die Priorität und mündet in der Benennung der gemeinsamen Strategie und Verpflichtung zur „Vision Zero“.

- Vk 2. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa  
(bei Annahme entfällt Ziffer 3)
- (Randnummer 10 Satz 4a und 4b – neu –,  
Satz 5 VwV zu § 2 Absatz 4 Satz 2 StVO)

In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa ist Randnummer 10 wie folgt zu ändern:

- a) Nach Satz 4 sind folgende Sätze einzufügen:

„Radfahrstreifen können auch als geschützte Radfahrstreifen angelegt werden. Dazu können zwischen Radfahrstreifen und Fahrbahn geeignete Verkehrseinrichtungen (§ 43) unter Berücksichtigung der gegebenen Platzverhältnisse auf der Fahrbahn angeordnet oder als bauliche Elemente vorgesehen werden.“

- b) Satz 5 ist zu streichen.

Begründung:

Der in der Vorlage in Randnummer 10 gefasste Satz 5: „Der verbleibende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können.“ ist nicht sachgerecht und muss entfallen. Der Satz wurde redaktionell aus Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Randnummer 12 aus der Regelung zu Schutzstreifen übernommen, kann aber bei Radfahrstreifen nicht angewendet werden: Bei Schutzstreifen reicht ein verbleibender Fahrbahnteil zur Begegnung zweier Personenkraftwagen aus, da die Markierung des Schutzstreifens (Zeichen 340) vom Kfz-Verkehr überfahren werden darf, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr dies erfordert (im Begegnungsverkehr breiterer Fahrzeuge). Diese Möglichkeit des Überfahrens der Markierung besteht bei Radfahrstreifen aufgrund der dort bestehenden Abgrenzung mit Zeichen 295 nicht. Hier muss der verbleibende Fahrbahnteil von vornherein die Begegnung breiterer Fahrzeuge ermöglichen. Der verbleibende Verkehrsraum muss bei Radfahrstreifen breiter sein als der Begegnungsraum von zwei Personenkraftwagen.

Zu den neuen Sätzen 4a und 4b: Nachdem über die rechtliche Zulässigkeit von geschützten Radfahrstreifen Einigkeit besteht, werden diese aus Gründen der Verkehrssicherheit im Zuge der Realisierung einer verbesserten Radverkehrsinfrastruktur sowie im Interesse einer Förderung des umweltfreundlichen Radverkehrs bereits in vielen Städten seit geraumer Zeit umgesetzt. Radfahrstreifen werden hierbei zusätzlich durch eine physische Abgrenzung vom motorisierten Verkehr getrennt. Es kommen vertikale Elemente in Gestalt von Verkehrseinrichtungen nach § 43 StVO oder bauliche Elemente zum Einsatz, welche den Radverkehr von den Fahrspuren des vorbeifahrenden Kfz-Verkehrs physisch abgrenzen.

Radfahrstreifen, welche lediglich markiert sind, werden insbesondere in hochkonzentrierten Innenstadtlagen oftmals durch parkende oder haltende Fahrzeuge blockiert. Radfahrende müssen verkehrsgefährdend in den fließenden Verkehr ausweichen, um diesen Hindernissen auszuweichen. Bei geschützten Radfahrstreifen ist ein Blockieren durch den motorisierten Verkehr weitgehend ausgeschlossen. Durch geschützte Radfahrstreifen wird deshalb sowohl die objektive als auch vor allem die subjektive Sicherheit des Radverkehrs verbessert und die Akzeptanz für das Fahrradfahren insbesondere bei schutzbedürftigen Bevölkerungsgruppen erhöht. Die Qualität des Radwegenetzes für Radfahrende kann durch ein vermehrtes Anlegen von geschützten Radfahrstreifen nachhaltig verbessert werden. Im Interesse einer Klarstellung und zur Erhöhung der Rechtssicherheit sind geschützte Radfahrstreifen in die VwV-StVO aufzunehmen.

- In 3. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (Randnummer 10  
(entfällt VwV „Zu Absatz 4 Satz 2“ der VwV zu § 2 StVO)  
bei Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Randnummer 10 Satz 5 ist  
Annahme zu streichen.  
von  
Ziffer 2)

Begründung:

Satz 5 war im bisherigen Entwurf der Randnummer 10 VwV „Zu Absatz 4 Satz 2“ der VwV zu § 2 StVO nicht enthalten.

In der VwV-StVO wurde entgegen der bisherigen Entwurfsfassung eine textliche Änderung in Randnummer 10 VwV „Zu Absatz 4 Satz 2“ der VwV zu § 2 StVO durch Ergänzung des Satzes 5 vorgenommen. Demnach muss bei der Anlage von Radfahrstreifen (Zeichen 237 mit Zeichen 295 (Breitstrich 0,25m)) der verbleibende Fahrbahnteil so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können. Dies stellt einen Widerspruch zu Zeichen 295 nach Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO dar, da die durchgehende Linie (Zeichen 295) auch nicht teilweise überfahren werden darf beziehungsweise nur überfahren werden darf, wenn sie einen Sonderweg abgrenzt und wenn dahinter nicht anders erreichbare Parkstände angelegt sind oder sich Grundstückszufahrten befinden.

Eine verbleibende Breite des Fahrbahnteils für den Begegnungsfall zweier Personenkraftwagen ist nicht ausreichend. Bei einem Begegnungsfall Lastkraftwagen/Personenkraftwagen oder Lastkraftwagen/ Lastkraftwagen würde die durchgezogene Linie (Zeichen 295) überfahren werden.

- Vk 4. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa,  
(bei Annahme entfällt Ziffer 5) Doppelbuchstabe dd – neu –  
(Randnummer 11 bis 39 VwV zu § 2 Absatz 4  
Satz 2 bis 5 StVO)

Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a ist wie folgt zu ändern:

- a) Doppelbuchstabe aa ist wie folgt zu ändern:
- aa) Randnummer 11 ist zu streichen.
  - bb) Die bisherige Randnummer 12 ist als Randnummer 11 zu bezeichnen und die Angabe „5.“ ist durch die Angabe „4.“ zu ersetzen.
  - cc) Die bisherige Randnummer 13 ist als Randnummer 12 zu bezeichnen.
- b) Folgender Doppelbuchstabe ist anzufügen:
- „dd) Die bisherigen Randnummern 14 bis 40 werden die Randnummern 13 bis 39.“

Begründung:

Die Vorgabe, dass Schutzstreifen nur dort angeordnet werden sollen, wo ein Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen ist, beinhaltet die Festlegung einer Rangfolge zwischen diesen zwei Führungsformen, die keine fachliche Grundlage hat. Damit würden sinnvolle und sichere Lösungen verhindert werden. Ein Schutzstreifen ist eine aus Sicherheitsgründen gleichwertige Führungsform. Ein Radfahrstreifen mit einer Kombination von Mindestmaßen ist beispielsweise oft sogar ungünstiger als ein Schutzstreifen mit Regelmaßen. Durch unterschiedliche Überholabstandsregelungen gibt es weitere Argumente für eine Wahlfreiheit zwischen den Führungen. Der Gehweg ist gleichzeitig kein Ersatz für eine fehlende Radverkehrsführung und es sollte daher nicht suggeriert werden, dass eine Gehwegfreigabe eine Regelführung des Radverkehrs ist.

- U  
(entfällt  
bei  
Annahme  
von  
Ziffer 4)
5. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (Randnummer 11 VwV zu § 2 Absatz 4 Satz 2 StVO)
- In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa ist in der Verwaltungsvorschrift „Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge“ die Nummer I. Randnummer 11 laufende Nummer 4 der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 4 Satz 2“ wie folgt zu fassen:

„4. Lässt sich ein Radfahrstreifen nicht verwirklichen, ist die Anordnung eines Schutzstreifens zu prüfen. Ergibt die Prüfung, dass die Anordnung eines Schutzstreifens nicht möglich ist, ist die Freigabe des Gehweges zur Mitbenutzung durch den Radverkehr zu prüfen. Zum Gehweg vgl. zu Zeichen 239.“

Begründung:

Die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vorgesehene Formulierung lässt zu, dass eine Prüfung der Anordnung eines Schutzstreifens in Ausnahmefällen nicht erfolgen muss. Wenn auch die Anordnung eines Schutzstreifens nicht möglich ist, sieht die vorliegende Fassung lediglich vor, dass die Freigabe des Gehweges zur Mitbenutzung durch den Radverkehr in Betracht gezogen werden kann. Während der erste Satz neben einer Klarstellung auch eine Verschärfung im Vergleich zur bisherigen Fassung bedeutet, stellt der zweite Satz einen gewissen Rückschritt im Vergleich zur bisherigen Fassung dar, da gemäß bisheriger Fassung die Freigabe in Betracht zu ziehen ist.

Ein Ziel der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften ist es, den Radverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten. Folglich sollte das grundsätzliche Ziel sein, immer eine mögliche Lösung für eine gute Radwegführung zu finden. Wenn also die optimale Lösung in Form eines Radfahrstreifens nicht umsetzbar ist, sollte zumindest die Prüfung nach anderen Optionen obligatorisch sein. Daher ist die Verwaltungsvorschrift an dieser Stelle so zu fassen, dass eine Prüfung zur Anordnung eines Schutzstreifens und alternativ die Freigabe von Gehwegen immer zu erfolgen hat.

- Vk
6. Zu Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe b Doppelbuchstabe ee (Randnummer 23 VwV zu § 29 Absatz 2 StVO)

In Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe b ist Doppelbuchstabe ee wie folgt zu fassen:

„ee) In Nummer V Nummer 7 wird nach der Angabe „Rn.10“ die Angabe „ , Rn. 11“ eingefügt.“

Folgeänderung:

In Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe b sind die Doppelbuchstaben ff, hh Dreifachbuchstaben bbb und ccc und ii bis ll zu streichen.

Begründung:

Die geplante Ergänzung in Nummer V Nummer 7 Randnummer 24 ist nicht sachgerecht. Es stünde nunmehr im Ermessen, Versicherungen zu verlangen oder auch nicht und im Falle des Verlangens Versicherungssummen zu bestimmen. Dieses Ermessen kann die Straßenverkehrsbehörde (ohne zusätzliche fachliche Anleitung) nicht leisten. Die Änderung sollte stattdessen in Randnummer 23 erfolgen und lauten: „... und sonstigen Veranstaltungen (Rn. 10, Rn. 11).“

Als Folgeänderung sind die Doppelbuchstaben ff, hh Dreifachbuchstaben bbb und ccc und ii bis ll zu streichen, da durch die vorgeschlagene Änderung eine Anpassung der Randnummern nicht mehr erforderlich ist.

- Vk 7. Zu Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe c Doppelbuchstabe cc Dreifachbuchstabe aaa, Doppelbuchstabe dd Dreifachbuchstabe eee, Doppelbuchstabe ee Dreifachbuchstabe ccc Vierfachbuchstabe cccc Nummer (4) (Randnummer 88, Randnummer 115 Satz 1 und 118a – neu –, Randnummer 145a – neu – zu § 29 Absatz 3 StVO)

Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe c ist wie folgt zu ändern:

- a) Doppelbuchstabe cc Dreifachbuchstabe aaa ist wie folgt zu ändern:
- aa) Die Wörter „und „einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation gestrichen“ sind zu streichen.
- bb) Nach dem Wort „kann“ ist ein Semikolon einzufügen.
- b) Doppelbuchstabe dd Dreifachbuchstabe eee ist wie folgt zu fassen:
- „eee) Nummer 5 wird wie folgt geändert:
- aaaa) In Satz 1 wird die Angabe „VI.“ durch die Angabe „IV.“ ersetzt.

bbbb) Nach Buchstabe c wird folgender Buchstabe angefügt:

„118a d) Die Rn. 116-118 [ ... weiter wie Vorlage ...].“

c) In Doppelbuchstabe ee Dreifachbuchstabe ccc Vierfachbuchstabe cccc Nummer (4) ist dem Wortlaut die Randnummer „145a“ voranzustellen.

Begründung:

Die Änderungen dienen jeweils der redaktionellen Korrektur.

Vk 8. Zu Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe c Doppelbuchstabe ee Dreifachbuchstabe bbb Vierfachbuchstabe cccc (Randnummer 127 Satz 1 VwV zu § 29 Absatz 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe c Doppelbuchstabe ee Dreifachbuchstabe bbb Vierfachbuchstabe cccc ist in Randnummer 127 Satz 1 die Angabe „14“ durch die Angabe „12“ zu ersetzen.

Begründung:

Grundsätzlich sollen die Achslasten von Schwertransporten zwölf Tonnen nicht überschreiten, weil dies dem Schutz der Bauwerke dient, insbesondere vor lokalen Überbeanspruchungen. Transporte mit höheren Achslasten und entsprechend hohen Fahrzeuggesamtgewichtsklassen führen in der Regel zu einer deutlich gestiegenen Ausnutzung der Tragwerke. Wenn eine Überschreitung unumgänglich ist, ist es zum Schutz der Bauwerke daher notwendig und auch angebracht, dass Transporte mit Einzelachslasten ab zwölf Tonnen besser überprüft und dieselben Anforderungen wie an Transporte mit einer Gesamtmasse von mehr als 100 Tonnen gemäß Randnummer 128 (neu) gestellt werden.

Vk 9. Zu Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe c Doppelbuchstabe ee Dreifachbuchstabe ccc Vierfachbuchstabe cccc Nummer (3) (Randnummer 145 VwV zu § 29 Absatz 3 StVO)

Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe c Doppelbuchstabe ee Dreifachbuchstabe ccc Vierfachbuchstabe cccc Nummer (3) ist wie folgt zu fassen:

, (3) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„145 Zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs ist es erforderlich, dass bei anhörpflichtigen Transporten während des gesamten Transports entweder der Fahrzeugführende oder der Beifahrende sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen können. Sofern sich bei nicht anhörpflichtigen Transporten im Zusammenhang mit der Nutzung der Erlaubnis stehende Verkehrssituationen abzeichnen, die die Anwesenheit einer Person erfordern, die sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen kann, kann eine solche Auflage im Einzelfall ebenfalls vorgesehen werden.“ ‘

Begründung:

Der VGH Baden-Württemberg hat in seiner Entscheidung vom 15. Mai 2018 (Az. 10 S 1801/17) bestätigt, dass die Auflage „Anwesenheit einer Deutschsprechenden Person“ bei einem Großraumtransport zulässig ist. Die Auflage ist dahingehend auszulegen, dass Kenntnisse der deutschen Sprache insoweit erforderlich sind, als eine Verständigung in typischen, mit der Nutzung der Erlaubnis verbundenen Verkehrssituationen möglich ist.

Um den Beweggründen des VGH Baden-Württemberg Rechnung zu tragen, wird für nicht anhörpflichtige Transporte die Einfügung eines Passus (durch Satz 2 der oben genannten Änderung) für ausreichend betrachtet, der die Möglichkeit einer Auflage betreffend die Anwesenheit einer Person, die sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen kann, im konkreten Einzelfall vorsieht.

Der bisherigen Fassung (siehe BR-Drucksache 410/21, Seite 15) folgend, würde hingegen ein umgekehrtes Regel-Ausnahme-Verhältnis gelten dahingehend, dass bei anhörfreien Transporten auf die Anordnung der Auflage verzichtet werden kann, wenn nicht zu erwarten ist, dass mit der Erlaubnis verbundene Verkehrssituationen auftreten, die eine Verständigung in deutscher Sprache erfordern. Insbesondere mit Blick auf die Vereinbarkeit mit den Grundfreiheiten nach dem EU-Recht (zum Beispiel Dienstleistungsfreiheit, Arbeitnehmerfreizügigkeit) besteht die Gefahr, dass der Grundsatz, dass bei anhörfreien Transporten eine Sprachauflage angeordnet wird, zu weitgehend sein könnte. Im Blickfeld steht dabei auch die Richtlinie 96/53/EG des Rates, nach deren Artikel 4 Absatz 3 Sondergenehmigungen für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die die Höchstabmessungen überschreiten, von den zuständigen Behörden ohne Diskriminierung auszustellen sind oder auf der Grundlage nichtdiskriminierender Bedingungen, die mit diesen Behörden von Fall zu Fall vereinbart werden.

Vk 10. Zu Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc (Randnummer 39 VwV zu § 37 Absatz 2 Nummer 1 und 2 StVO)

In Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc sind in Randnummer 39 nach den Wörtern „mit Ausnahme“ die Wörter „der Nummer 1 Buchstabe e und“ einzufügen.

Begründung:

Der Grünpfeil darf nach VwV-StVO „zu § 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil, zu Absatz 2, zu den Nummern 1 und 2, Abschnitt XI Grünpfeil Nummer 1 Buchstabe e“ nicht verwendet werden, wenn der freigegebene Fahrradverkehr auf dem zu kreuzenden Radweg für beide Richtungen zugelassen ist oder der Fahrradverkehr trotz Verbots in der Gegenrichtung in erheblichem Umfang stattfindet und durch geeignete Maßnahmen nicht ausreichend eingeschränkt werden kann.

Dieses Ausschlusskriterium ist für den Radverkehrs-Grünpfeil nicht sinnvoll, weil abbiegende Radfahrende sich mit den linksseitig Radfahrenden nicht kreuzen.

Vk 11. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe aaa (Randnummer 5 VwV „Zu Zeichen 220 Einbahnstraße“ der VwV zu § 41 StVO)

In Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe aaa sind die Wörter „und die Angabe „3,5“ wird durch die Angabe „4,5“ ‘ zu streichen.

Begründung:

Die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung hat sich unter den in der derzeitigen VwV aufgeführten Rahmenbedingungen in der Praxis langjährig sehr bewährt – auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit. Sie ist durch entsprechende Forschung abgesichert. Die Regelung ist durch konkrete Vorgaben klar definiert und berücksichtigt somit hinreichend die unterschiedlichen örtlichen Voraussetzungen. Die Anhebung der Anforderungen an die Begegnungsbreite würde die Anwendungsmöglichkeiten der Einbahnstraßenöffnung reduzieren und nicht – wie geplant und erforderlich – erweitern. Die Änderung der Mindestbegegnungsbreite wird daher abgelehnt.

- Vk 12. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe e (Randnummer 1 Satz 1 und 2 VwV „Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße“ der VwV zu § 41 StVO)

In Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe e sind in Randnummer 1 Satz 1 und Satz 2 jeweils nach dem Wort „Fahrradverkehrsdichte“ die Wörter „, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr“ einzufügen.

Begründung:

Entscheidend ist nicht allein die schwer zu fassende Radverkehrsdichte, sondern die einfach zu erhebende Netzbedeutung. Gerade in Kommunen, die erst neu in die Radverkehrsförderung einsteigen, ist die Netzbedeutung nicht gleichbedeutend mit der zu erwartenden hohen Radverkehrsdichte.

- Vk 13. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe e (Randnummer 1 Satz 3 – neu – VwV „Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße“ der VwV zu § 41 StVO)

In Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe e ist der Randnummer 1 folgender Satz anzufügen:

„Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.“

Begründung:

Im Hinblick auf die mit der Vorschrift intendierten erleichterten Anordnung von Fahrradstraßen sollte klargestellt werden, dass Fahrradstraßen nicht nur bei einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte angeordnet werden können, sondern auch dann, wenn erst infolge beziehungsweise aufgrund deren Einrichtung mit einer hohen Fahrradverkehrsdichte zu rechnen ist. Dies lässt sich damit begründen, dass durch die Einrichtung einer Fahrradstraße der Radverkehr auf diesem Abschnitt sicherer und attraktiver wird und es infolgedessen zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils kommt beziehungsweise kommen kann („Anstoßwirkung“).

Vk 14. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe h<sub>1</sub> – neu – (Randnummer 14 – neu – VwV „Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ der VwV zu § 41 StVO)

In Artikel 1 Nummer 13 ist nach Buchstabe h folgender Buchstabe einzufügen:

,h<sub>1</sub>) Der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ wird folgende Nummer XII angefügt:

„14 XII. Liegt innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (bis zu 300 Meter), so kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Dieses fördert nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern trägt auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei.“ ‘

Begründung:

Die straßenverkehrsbehördliche Option, außerorts einen kurzen Abschnitt (unter 600 Meter) zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen im Sinne der Verstetigung des Verkehrsflusses mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung zu versehen, wird bereits in der VwV-StVO zu Zeichen 274 geregelt (vergleiche Nummer II, Randnummer 4a zu Zeichen 274).

Da ein gleichmäßiger Verkehrsfluss auch innerorts zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt und darüber hinaus auch die verkehrsbedingten Immissionen für die Wohnbevölkerung reduziert, besteht das Erfordernis, eine Entsprechung für einen innerörtlichen Lückenschluss zwischen zwei bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen vorzunehmen.

Die Aufnahme der neuen Nummer XII entspricht inhaltlich der Beschlusslage der VMK. Diese bat mit den Beschlüssen vom 8./9. Oktober 2015 und 14./15. April 2016 um Aufnahme einer Klarstellung in den Verwaltungsvorschriften zur StVO, wonach es den Straßenverkehrsbehörden möglich ist, auch auf einem kurzen Streckenabschnitt zwischen zwei bereits beschränkten Abschnitten eine angemessene Geschwindigkeitsbeschränkung zur Verstetigung des Verkehrsflusses anzuordnen.

- Vk 15. Zu Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe h Doppelbuchstabe aa (Randnummer 2 Satz 1a – neu – VwV „Zu den Zeichen 421, 422, 442 und 454 bis 466 Umleitungsbeschilderung“ der VwV zu § 42 StVO)

In Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe h Doppelbuchstabe aa ist in Randnummer 2 nach Satz 1 folgender Satz einzufügen:

„Die Zuständigkeit für die Erstellung der Planungsunterlagen obliegt hierbei dem Fernstraßen-Bundesamt oder der auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts.“

Begründung:

Die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift vorgesehenen Einfügungen der VwV-StVO „Zu den Zeichen 421, 422, 442, und 454 bis 466 Umleitungsbeschilderung“ in Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe h Doppelbuchstabe aa Randnummer 2 sollen die Verfahren für die Wegweisung und die Anordnung an Anschlussstellen eindeutig regeln. Gleichwohl impliziert die in Satz 1 gewählte Formulierung „auf Anregung durch das Fernstraßen-Bundesamtes oder der auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts“ einen Interpretationsspielraum hinsichtlich des daraus resultierenden Leistungsumfanges (Vorplanung, Erstellen der Verkehrszeichenpläne) und der diesbezüglichen Zuständigkeiten. Durch die Einfügung des ergänzenden Satzes wird eine Klarstellung für die Zusammenarbeit zwischen dem Fernstraßen-Bundesamt oder der auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts und den Straßenverkehrsbehörden der Länder erzielt.

- Vk 16. Zu Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe i (Randnummer 1 Satz 1 VwV „Zu den Zeichen 440, 441 und 430 Wegweiser zur Autobahn“ der VwV zu § 42 StVO)

In Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe i sind in Randnummer 1 Satz 1 die Wörter „zur Autobahn gewidmet“ durch die Wörter „mit Zeichen 330 gekennzeichnet“ zu ersetzen.

Begründung:

§ 44a StVO knüpft für die Abgrenzung der sachlichen straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeit an die Kennzeichnung mit Zeichen 330 an. Nicht die Widmung ist daher entscheidend, sondern gemäß den Vorgaben der StVO die Kennzeichnung der Straße am Aufstellort.

Vk 17. Zu Artikel 1 Nummer 16 (Randnummer 2 VwV zu § 44a StVO)

In Artikel 1 Nummer 16 sind in Randnummer 2 die Wörter „die zuständige oberste Bundesbehörde“ durch die Wörter „das Fernstraßen-Bundesamt“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Randnummer 2 der VwV-StVO zu § 44a sieht vor, dass, soweit die VwV-StVO den zuständigen obersten Landesbehörden Zuständigkeiten zuweist, auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes an deren Stelle die zuständige oberste Bundesbehörde tritt, soweit die Regelungen auf die vorgenannten Straßen Anwendung finden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur tritt nach Maßgabe der Straßenverkehrs-Ordnung jedoch ausschließlich als Ordnungsgeber und nicht als Straßenverkehrsbehörde auf. Eine Vollzugszuständigkeit ist demnach nicht gegeben.

Demgegenüber ist das Fernstraßen-Bundesamt nach § 44a StVO Vollzugsbehörde. Vor dem Hintergrund, dass das Fernstraßen-Bundesamt seine Aufgaben zu wesentlichen Teilen nach § 4 Absatz 2 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes der Autobahn GmbH des Bundes übertragen hat, ist eine Zuständigkeit für die nach der VwV-StVO den obersten Landesbehörden zugewiesenen Aufgaben auch sachgerecht. Daher bedarf es der vorliegenden Änderung.

In 18. Zu Artikel 1 Nummer 16 (Randnummer 8 VwV zu § 44a StVO)

Artikel 1 Nummer 16 Randnummer 8 ist wie folgt zu fassen:

„3. Bereitstellung der Unfalldaten

Die für die Erfassung der Straßenverkehrsunfälle zuständigen Behörden stellen monatlich, nach den Kriterien des Gesetzes über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle - Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz, über die statistischen Ämter der Länder dem Statistischen Bundesamt die anonymisierten Verkehrsunfalldatensätze in maschinenlesbarer Form zur Verfügung. Das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliebene Gesellschaft privaten Rechts kann diese Daten ausschließlich zur Analyse des Unfallgeschehens einschließlich der Identifikation von Unfalldhäufungen nutzen.“

Begründung:

Das FBA oder die auf Grund des § 6 InfrGG beliehene Gesellschaft privaten Rechts begehrt im regelmäßigen Rhythmus die Unfalldatensätze ihres Zuständigkeitsbereiches entsprechend den Vorgaben des Statistischen Bundesamtes in anonymisierter und maschinenlesbarer Form.

Die Datenlieferung für dieses Begehren wird durch die Länder bereits auf der Grundlage des StVUnfStatG mit funktionalen technischen Schnittstellen an eine Bundesbehörde realisiert. Somit ist eine parallele gleichartige Datenübertragung mit gegebenenfalls neu zu schaffenden Schnittstellen mit allen Ländern entbehrlich, da der Bund bereits über die gewünschten Daten verfügen kann.

Mit dieser Regelung würde, wie bereits im Vorblatt zum Erfüllungsaufwand dargelegt, den Ländern tatsächlich kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand entstehen. Für das FBA ist der Datenbezug über eine Stelle wesentlich effizienter als einzeln über 16 Länder.

Vk 19. Zu Artikel 1 Nummer 17 Buchstabe e (Randnummer 54 Satz 1a – neu – VwV zu § 45 Absatz 3 StVO)

Artikel 1 Nummer 17 Buchstabe e ist wie folgt zu fassen:

,e) Die Verwaltungsvorschrift zu Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer II wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„Soweit höhengleiche Kreuzungen von Straßen, Wegen oder Plätzen mit besonderen Bahnkörpern von Straßenbahnen geregelt werden, sind vor jeder Entscheidung das Straßenbahnunternehmen und die nach den personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften zuständige Technische Aufsichtsbehörde des Straßenbahnunternehmens zu hören.“

bb) Nummer IV Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aaa) In Buchstabe a ... [ weiter wie Regierungsvorlage Doppelbuchstabe aa ].

bbb) In Buchstabe c ... [ weiter wie Regierungsvorlage Doppelbuchstabe bb ].‘

Begründung:

Bei Bahnübergängen von Straßenbahnen auf unabhängigem Bahnkörper liegt die Befugnis zur Anordnung von Maßnahmen bei der nach personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften zuständigen Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) des Straßenbahnunternehmens (§ 45 Absatz 2 Satz 3 StVO) als Folgeänderung zur Änderung der Verordnung zur Änderung der Straßenbahn-Bau-

und Betriebsordnung vom 16. Dezember 2016 (BGBl. I vom 16. Dezember 2016, Seite 2938). Entsprechend der Regelung der VwV-StVO zu § 45 Absatz 2 Satz 3 Nummer I. Randnummer 51 müssen in solchen Fällen, außer bei vorausgegangenem Planfeststellungsverfahren, Straßenbahnunternehmen, die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde und die Polizei von der TAB gehört werden.

Bei Bahnübergängen von Straßenbahnen auf höhengleichen Kreuzungen von Straßen, Wegen oder Plätzen mit besonderem Bahnkörper liegt die Befugnis zur Anordnung straßenverkehrsbehördlicher Maßnahmen hingegen bei der Straßenverkehrsbehörde (§ 45 Absatz 3 StVO), da in solchen Fällen alle Verkehrsteilnehmenden gesamtheitlich betrachtet werden müssen. Es erscheint jedoch in solchen Fällen ebenfalls empfehlenswert und entspricht darüber hinaus bereits heute der gelebten Verwaltungspraxis, den bahnspezifischen Sachverstand des Straßenbahnunternehmens und der Technischen Aufsichtsbehörde im Rahmen des Anhörungsverfahrens in die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde einzubeziehen. Auch dieser Fall sollte in der VwV-StVO in verfahrensrechtlicher Hinsicht abgebildet werden.

Vk 20. Zu Artikel 1 Nummer 17 Buchstabe g (Randnummer 74 Satz 5, Satz 7 – neu – VwV zu § 45 Absatz 11 StVO)

In Artikel 1 Nummer 17 Buchstabe g ist Randnummer 74 wie folgt zu ändern:

- a) Satz 5 ist zu streichen.
- b) Folgender Satz ist anzufügen:

„Im Einzelfall oder allgemein abweichende Festlegungen von diesem Grundsatz (z.B. im Sinne einer Gesamtanordnung) sind zwischen den beteiligten Behörden rechtzeitig zu vereinbaren.“

Begründung:

Eine bilaterale Verständigung im Falle von Anordnungen zuständigkeitsübergreifend wirkender Maßnahmen im Einzelfall oder allgemein zwischen den beteiligten Behörden ermöglicht im Wege der Amtshilfe eine einheitliche Gesamtanordnung für den betreffenden Bereich. Dies erscheint aus Gründen des zeitlichen Aufwands ebenso zweckmäßig wie auch der Verkehrssicherheit dienlich. Im Grundsatz bleibt es damit bei einer Aufteilung der Anordnungen im Falle zuständigkeitsübergreifend wirkender Maßnahmen durch jede Behörde für ihre jeweilige Zuständigkeit. Hiervon abweichend können sich die beteiligten Behörden aber auf eine Bündelung der Anordnungen bei einer Behörde im Wege der Amtshilfe verständigen.

In 21. Zu Artikel 1 Nummer 17 Buchstabe g (Randnummer 76 Satz 9 bis 11 VwV  
„Zu Absatz 11“ der VwV zu § 45 StVO)

Artikel 1 Nummer 17 Buchstabe g Randnummer 76 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 9 sind die Wörter „oder - zumindest für bestimmte Zeiträume - eine Regelung des Verkehrs durch die Polizei (§ 36 Absatz 2) durchführbar ist“ zu streichen.
- b) In Satz 10 sind die Wörter „Dauer, gegebenenfalls mit Unterstützung durch die Polizei (§§ 36, 44 Absatz 2 Satz 1), und“ durch die Wörter „Dauer und“ zu ersetzen.
- c) In Satz 11 sind die Wörter „sollte bei der Polizei eine Regelung des Verkehrs (§ 36 Absatz 2)“ durch das Wort „sollten“ und die Wörter „angeregt werden.“ durch die Wörter „mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beziehungsweise der Autobahn-GmbH Verkehrsregelungsmaßnahmen festgelegt werden.“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Polizei ist lediglich in ihrer Eilkompetenz bei Gefahr im Verzuge für Verkehrsregelungen zuständig. Mit der vorgesehenen Regelung wird die Polizei jedoch zu Verkehrsregelungsmaßnahmen bei Sperrungen von länger als einer Stunde eingebunden. Diese Verkehrsregelungen fallen jedoch in die originäre Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörden respektive der Autobahn-GmbH; eine Eilkompetenz besteht hier nicht. Es handelt sich um eine zusätzliche Aufgabenübertragung auf die Polizei, der mit der Änderung begegnet werden soll.

Vk  
In 22. Zu Artikel 1 Nummer 17 Buchstabe g (Randnummer 77 Satz 1 VwV zu § 45  
Absatz 11 StVO)

In Artikel 1 Nummer 17 Buchstabe g sind in Randnummer 77 Satz 1 die Wörter „zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Länder“ durch die Wörter „nach Landesrecht zuständigen Behörden“ zu ersetzen.

Begründung:

Eine „Sperrung von Anschlussstellen“ (VwV-StVO zu § 45 Absatz 11, Nummer V. Randnummer 77 n.F.) kann sowohl auf Basis einer straßenbaubehördlichen (§ 45 Absatz 2 StVO beziehungsweise § 45 Absatz 11 StVO in Verbindung mit § 45 Absatz 2 StVO) als auch auf Basis einer straßenverkehrsbehördlichen Anordnung (§ 45 Absatz 1 StVO) erfolgen.

Zur Durchführung von Straßenbauarbeiten und zur Verhütung von außerordentlichen Schäden an der Straße, die durch deren baulichen Zustand bedingt sind, können die nach Landesrecht für den Straßenbau bestimmten Behörden (Straßenbaubehörde) – vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden – gemäß § 45 Absatz 2 Satz 1 StVO Verkehrsverbote und -beschränkungen anordnen, den Verkehr umleiten und ihn durch Markierungen und Leiteinrichtungen lenken. Nach § 45 Absatz 11 StVO gilt unter anderem § 45 Absatz 2 StVO entsprechend für mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes für das Fernstraßen-Bundesamt.

Insofern kann bei Straßenbauarbeiten im Übergang von der Autobahn in den angrenzenden Knotenpunkt des Basisnetzes (zum Beispiel Bauarbeiten an den Rampen) auch das Erfordernis zur Sperrung von Anschlussstellen bestehen. Die Änderung in VwV-StVO zu § 45 Absatz 11, Nummer V. Randnummer 77 n.F. eröffnet die Möglichkeit, dass Anordnungen je nach Zuständigkeit im Basisnetz sowohl von der nach Landesrecht für den Straßenbau bestimmten Behörde (Straßenbaubehörde) als auch von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Landes getroffen werden kann.

Vk  
In

23. Zu Artikel 1 Nummer 17 Buchstabe g (Randnummer 78 Satz 1 und 5 VwV zu § 45 Absatz 11 StVO)

In Artikel 1 Nummer 17 Buchstabe g sind in Randnummer 78 Satz 1 die Wörter „zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Länder“ und in Satz 5 die Wörter „Straßenverkehrsbehörden der Länder“ jeweils durch die Wörter „nach Landesrecht zuständigen Behörden“ zu ersetzen.

Begründung:

„Sperrungen im Basisnetz mit Auswirkungen auf die Autobahn“ (VwV-StVO zu § 45 Absatz 11, Nummer VI. Randnummer 78 n.F.) kann sowohl auf Basis einer straßenbaubehördlichen (§ 45 Absatz 2 StVO beziehungsweise § 45 Absatz 11 StVO in Verbindung mit § 45 Absatz 2 StVO) als auch auf Basis einer straßenverkehrsbehördlichen Anordnung (§ 45 Absatz 1 StVO) erfolgen.

Zur Durchführung von Straßenbauarbeiten und zur Verhütung von außerordentlichen Schäden an der Straße, die durch deren baulichen Zustand bedingt sind, können die nach Landesrecht für den Straßenbau bestimmten Behörden (Straßenbaubehörde) – vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenver-

kehrsbahnen – gemäß § 45 Absatz 2 Satz 1 StVO Verkehrsverbote und -beschränkungen anordnen, den Verkehr umleiten und ihn durch Markierungen und Leiteinrichtungen lenken. Nach § 45 Absatz 11 StVO gilt unter anderem § 45 Absatz 2 StVO entsprechend für mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes für das Fernstraßen-Bundesamt.

Insofern kann bei Straßenbauarbeiten im Übergang von der Autobahn in den angrenzenden Knotenpunkt des Basisnetzes (zum Beispiel Bauarbeiten an den Rampen) auch das Erfordernis zur Sperrung von Anschlussstellen bestehen. Die Änderung in VwV-StVO zu § 45 Absatz 11, Nummer VI. Randnummer 78 n.F. eröffnet die Möglichkeit, dass Anordnungen je nach Zuständigkeit im Basisnetz sowohl von der nach Landesrecht für den Straßenbau bestimmten Behörde (Straßenbaubehörde) als auch von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Landes getroffen werden kann.

## B

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

empfehlen dem Bundesrat ferner, die nachfolgende EntschlieÙung zu fassen:

- Vk 24. a) Der Bundesrat begrüÙt grundsätzlich die Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), damit die Straßenverkehrsbehörden die Regelungen der im April 2020 novellierten StVO umsetzen können und die Übertragung von straÙenverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten für die Autobahnen des Bundes aufgrund der Zweiten Änderungsverordnung der StVO vom Dezember 2020 geregelt wird.

- b) Der Bundesrat sieht allerdings weiteren Reformbedarf in der VwV-StVO und der StVO, um im Rahmen der Mobilitätswende den Schutz vulnerabler Personengruppen im Straßenverkehr, also von Radfahrenden, zu Fuß Gehenden, jungen und älteren Verkehrsteilnehmenden, zu erhöhen. Dazu sollte in der Verwaltungsvorschrift sowie in der StVO das Ziel „Vision Zero“ als Leitgedanke und Verpflichtung aufgenommen werden, denn das oberste Gebot verkehrsbehördlichen Handelns ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Außerdem muss es Kommunen erleichtert werden, innerorts die Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 km/h für einzelne Strecken unabhängig von besonderen Gefahrensituationen anzuordnen. Schließlich sind die Entscheidungsspielräume der Kommunen und Verkehrsbehörden zur Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen zu erweitern, um die Aufenthaltsfunktion innerörtlicher Straßenräume zu stärken, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs zu steigern.
- c) Der Bundesrat begrüßt, dass die vorliegende VwV-StVO einige wichtige Regelungen zur erleichterten und bundesweit einheitlichen Ausstellung von Parkvignetten für Carsharingunternehmen enthält. Für eine zeitgemäße Parkraumbewirtschaftung insgesamt und mit Blick auf die Potentiale der Digitalisierung von Parkberechtigungen und Parkraumüberwachung sind allerdings weitere Anpassungen im Straßenverkehrsrecht notwendig. Ergänzend zum im Onlinezugangsgesetz vorgesehenen Zeitplan spricht sich der Bundesrat deshalb dafür aus, in der VwV-StVO und der StVO Parkberechtigungen in digitaler Form zu verankern.
- d) Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, gemeinsam mit den Ländern den erforderlichen rechtlichen Änderungsbedarf der Punkte b) und c) zu identifizieren, einen entsprechenden Vorschlag zu erarbeiten und im Rahmen einer weiteren zeitnahen Novellierung der StVO und der VwV-StVO vorzulegen.

Begründung:

Mit der EntschlieÙung werden wichtige Forderungen des Beschlusses des Bundestages vom 19. Mai 2021 aufgegriffen (siehe BT-Drucksache 19/29766: Vision Zero – Unser Leitbild für die Verkehrssicherheit). Bund und Länder bekennen sich zu dem gemeinsamen Ziel „Vision Zero“ im Straßenverkehr, wonach mittelfristig die Anzahl der Verkehrstoten auf null zu senken ist. Um dieses Ziel zu erreichen, muss der Straßenverkehr für ungeschützte Verkehrs-

teilnehmende sicherer werden. Deshalb sollte die „Vision Zero“ als Leitgedanke und Verpflichtung in die StVO und die VwV-StVO aufgenommen werden.

Ebenfalls zur maßgeblichen Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Förderung des umweltfreundlichen Fahrradverkehrs sollte es den Kommunen erleichtert werden, Tempo 30 unabhängig von besonderen Gefahrensituationen anzuordnen. In ähnlicher Weise ist es sachgerecht, die Entscheidungsspielräume der Kommunen und Verkehrsbehörden zur Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen zu erweitern, um die Aufenthaltsfunktion innerörtlicher Straßenräume zu verbessern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs zu steigern.

Darüber hinaus sollten die Potentiale der Digitalisierung von Parkberechtigungen und Parkraumüberwachung ausgeschöpft werden, um zu einer zeitgemäßen Parkraumbewirtschaftung zu gelangen. Ergänzend zum im Onlinezugangsgesetz vorgesehen Zeitplan ist es dafür erforderlich, dass Parkberechtigungen in digitaler Form in der VwV-StVO und der StVO verankert werden.

In 25. Zu Artikel 1 Nummer 1a – neu – (VwV zu § 5 Absatz 4 StVO)

In der Verwaltungsvorschrift zu § 2 Absatz 4 StVO werden umfangreiche Ausführungen über Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen gemacht. Thematisiert werden die Benutzungspflicht, eine bauliche Ausgestaltung und die Zulässigkeit, wann eine entsprechende Radverkehrsanlage realisiert werden kann. Eine hohe Praxisrelevanz haben die jeweils einzuhaltenden seitlichen Überholabstände. Diese sind weder in der VwV zu § 5 Absatz 4 StVO noch an anderer Stelle der VwV-StVO dargestellt.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf:

- a) die jeweils einzuhaltenden Überholabstände zu Verkehrsteilnehmenden darzustellen, die die in der VwV zu § 2 Absatz 4 StVO genannten Radverkehrsanlagen befahren;
- b) in diesem Zusammenhang auch Festlegungen zu treffen, wann ein Überholen vorliegt.

Begründung:

Es bestehen mittlerweile eine Vielzahl von möglichen Radverkehrsanlagen, die den Radfahrenden einen eigenen Verkehrsraum zuweisen und deren Verkehrssicherheit erhöhen. Hinsichtlich der einzuhaltenden Überholabstände, bezogen auf diese Radverkehrsanlagen, besteht keine ausreichende Rechtssicherheit. Dies kann sich auch auf die Sanktionierbarkeit entsprechender Verstöße auswirken.

In diesem Zusammenhang erscheint es sachgerecht zudem klarstellende Ausführungen zu tätigen, in welcher Konstellation es sich um ein Überholen im Sinne des § 5 Absatz 4 StVO handelt.