



DPoIG
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT
im DBB

Bundesleitung

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
11030 Berlin

per E-Mail:
ref-stv12@bmvi.bund.de

Friedrichstraße 169
10117 Berlin

Telefon (+49 30) 4081 6550
Telefax (+49 30) 4081 6559
dpolg@dbb.de
www.dpolg.de

16.04.2021/dm

Entwurf einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - Verbändeanhörung

Az.: StV 12/7332.5/20; Ihr Schreiben vom 31.03.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der vorbezeichneten Angelegenheit danken wir für die Möglichkeit einer Stellungnahme und teilen Ihnen die Auffassung der Deutschen Polizeigewerkschaft (DPoIG) wie folgt mit:

I. Zu den vorgesehenen Änderungen:

1. Zur Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 4 Satz 2“:

(8) In der Begründung wird darauf hingewiesen, dass Radwege nicht gekennzeichnet werden: *„Benutzungspflichtige Radwege werden durch die Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet, nicht gekennzeichnet.“*

Es fehlt allerdings ein verdeutlichender Hinweis in der VwV-StVO, dass Radwege nicht durch die Zeichen 237, 240 241 „gekennzeichnet“ werden.

Nach wie vor ist in der Praxis zu beobachten, dass trotz fehlender Voraussetzungen eine Benutzungspflicht mit dem Argument angeordnet wird, es müsse die Radwegführung gekennzeichnet werden. Entsprechend der Anlage 2 zu § 41(1) StVO Abschnitt 5 Sonderwege wird für die Zeichen 240 und 241 bestimmt *„Das Zeichen kennzeichnet auch den Gehweg (§ 25 Absatz 1 Satz 1)“*. Da diese klarstellende Erläuterung für Radwege fehlt, wird deutlich, dass eine **Kennzeichnung** von Radwegen nicht beabsichtigt ist.

Eine Benutzungspflicht für (z.T. weit abgesetzte) Radwege würde die Nutzung der weiterführenden Fahrbahn verbieten, obwohl Grundstücke nur über die Fahrbahn aber nicht über den Radweg zu erreichen sind. Zur Verdeutlichung des Willens des Verordnungsgabers wird empfohlen konkret darauf hinzuweisen, dass eine Kennzeichnung von Radwegen nicht beabsichtigt ist. Dies wird auch durch die im Folgenden unter II. Radwegbenutzungspflicht vorgenommenen Änderungen von *Kennzeichnung* zu *Anordnung* deutlich.

(9) Die Festlegung, wonach benutzungspflichtige baulich angelegte Radwege nur dort angeordnet werden „dürfen“, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern, sollte als „Soll“-Vorschrift ausgestaltet werden.

So kann es sich ausnahmsweise anbieten, bereits bestehende - mitunter großzügig - baulich angelegte Radweg auch dann als benutzungspflichtig auszuweisen, wenn die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf dies nicht zwingend erfordern, aber eine Fahrbahnbenutzung durch Radfahrer angesichts der bestehenden Radwege beim Kraftfahrer auf Unverständnis stoßen würde.

(10) Der Begriff „breiter Radfahrstreifen“ sollte durch eine Mindestbreitenangabe näher konkretisiert werden.

(12) Die Aussage „der verbleibende Fahrbahnanteil muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können“ sollte mit exakter Meterangabe konkretisiert werden, um unterschiedliche Auslegungen, wie sie beispielsweise zum Begriff der „schmalen Fahrbahn“ bestanden, von vornherein auszuschließen.

2. Zur Verwaltungsvorschrift „Zu § 12 Halten und Parken“:

Die Grenzmarkierung (Zeichen 299) sollte generell auf die Fahrbahn aufgebracht werden, um die Regelung aus § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO zu verdeutlichen und jegliche Missverständnisse zu vermeiden. Im Übrigen ist das Parkverbot dann auch leichter zu überwachen.

3. Zur Verwaltungsvorschrift „Zu § 25 Fußgänger“:

Hier ist zu beklagen, dass keine Änderung des Verweises in Nr. IV zu Absatz 3 vorgenommen werden konnte, da die VwV zu § 26 Fußgängerüberwege nicht angefasst wurde, obwohl neue Forschungsergebnisse zur Sicherheit von FGÜ deutlich machen, dass die RFGÜ 2001! nicht geeignet ist die Sicherheit des Fußverkehrs zu fördern, sondern eher dafürsteht, FGÜ zu vermeiden. In der Verwaltungspraxis ist zu beobachten, dass selbst die in der RFGÜ vorgesehenen Ausnahmen zum Schutz vulnerabler Verkehrsteilnehmer nicht angewandt werden und die nicht erreichten (im ländlichen Raum erreichbaren) Verkehrsmengen zur Ablehnung der Anordnung eines FGÜ führen, obwohl die Verkehrsmengen überwiegend bedeutungslos sind, wie neuere Forschungsergebnisse belegen z.B. der UDV belegen. Hinzu kommt, dass die Vorrangregeln beim Abbiegen und Einbiegen von bis zu 90 % der Verkehrsteilnehmer nicht für alle Konstellationen richtig benannt werden können.

4. Zur Verwaltungsvorschrift „Zu § 39 Verkehrszeichen“:

(7) Die Formulierung ist zu unbestimmt und sollte in „sollte das Sinnbild zusätzlich auf der Parkfläche aufgebracht werden“ geändert werden. Bei der Vielzahl von Parkverstößen in innerstädtischen Bereichen bedarf es einer Verdeutlichung von Parkverboten, auch um die Verkehrsüberwachung zu erleichtern und um vorsätzliches Handeln leichter erkennen zu können; denn wer bewusst über einem Sinnbild parkt, handelt vorsätzlich und die fällige Geldbuße kann verdoppelt werden.

(11) Es handelt sich bei dieser Regelung um eine Verhaltensvorschrift in der VwV-StVO. Die VwV richtet sich jedoch an die Verwaltung, nicht an die Verkehrsteilnehmer. Die Vorschrift ist daher zu streichen.

5. Zur Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Tempo-30-Zone“:

Die Regelung ist sinnvoll. Es wird vorgeschlagen, dass dieser Hinweis auch auf Zeichen 274 mit dem Zusatz „bei Nässe“ anzuwenden ist. In der VwV zu Zeichen 274 Nummer VIII wird ausgeführt, unter welchen Bedingungen die Geschwindigkeit innerorts auf 70 km/h angehoben werden kann. Hier erschließt sich nicht, welche nach § 45 Abs. 9 StVO geforderte Gefahr vorliegen kann, die durch die Anordnung einer höheren Geschwindigkeit verhindert werden kann.

6. Zur Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 277.1 Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen“:

(1) Diese Begrenzung wirkt im Sinne der Verkehrssicherheit kontraproduktiv. Sie ist daher zu öffnen. U. a. sollte Zeichen 277.1 auch dort angeordnet werden dürfen, wo reger Fahrradverkehr herrscht, weil dort bereits mit zahlreichen Überholvorgängen zwischen einspurigen Fahrzeugen zu rechnen ist. Verkehrszählungen sind dafür erforderlich.

7. Zur Verwaltungsvorschrift „Zu § 44 Sachliche Zuständigkeit“:

(6) Da mit § 44a StVO und den hier dazu getroffenen Regelungen die Aufgaben für die BAB konkret definiert wurden, verwundert, dass hinsichtlich der Unfallkommissionen nun eigene Regelungen getroffen werden sollen. Mit den VwV-StVO zu § 44 sind in I – V die Aufgaben hinsichtlich der örtlichen Unfalluntersuchung für die beteiligten Behörden ausreichend beschrieben, es erschließt sich nicht die Sonderstellung für das Fernstraßen-Bundesamt. Die Übernahme der bundesweiten Federführung für die Unfallkommissionen ist sicher vernünftig, eine abweichende Sonderstellung ist nicht nachvollziehbar und bedarf kaum einer Regelung in der VwV-StVO. Allgemeine Rundschreiben mit Erlasscharakter dürften ausreichend sein. Es wird angeregt, dass das Fernstraßen-Bundesamt sich in den Arbeitskreis 3.9.8 "Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen" einbringt, um auch die Belange der BAB und des Bundesamtes hinreichend in dem neuen Merkblatt berücksichtigen zu können.

Da sich die bundesrechtliche Grundlage zur örtl. VUUntersuchung bereits aus der VwV zu § 44 Abs. 1 StVO ergibt, erscheint ein Verweis auf das dortige Verfahren - zur Vermeidung von Doppelregelungen – besser und durchaus ausreichend. Es besteht keine Notwendigkeit für eigene Richtlinien für die AUK – diese sollten vielmehr Bestandteil der allgemeinen M Uko sein.

Eine abweichend vom Merkblatt der FGSV definierte Abkürzung dient nicht wirklich der Übersichtlichkeit. Um bundesweit die gleichen Abkürzungen zu verwenden wäre sicherlich ein Klammervermerk hinter der etablierten Abkürzung UKo sinnvoller: UKo (BAB).

**8. Zur Verwaltungsvorschrift „Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“,
e) aa) Verwaltungsvorschrift zu Absatz 3 Nummer IV Nummer 2:**

Es sollte für diese Verkehrsschauen ein jährlicher Turnus vorgeschlagen werden, und zwar jeweils im Spätherbst, nach dem Ende der Sommerzeit, weil dann die Sichtbedingungen regelmäßig schlechter sind als in anderen Jahreszeiten.

g) Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 11“:

(78) Obwohl bei nicht planbaren Autobahn-Ausleitungen an nicht beampelten Einmündungen eine polizeiliche Verkehrsregelung über die Eilfallregelung nach § 44 Abs. 2 S. 2 StVO begründbar ist, ist diese bei voraussichtlich länger als eine Stunde andauernden Ausleitungen wegen des hohen Personalbedarfs äußerst kritisch zu sehen. Deshalb sollte der Autobahnbetreiber verpflichtet werden, für die entsprechenden Anschlussstellen provisorische Wechsellichtzeichenanlagen vorzuhalten, aufzustellen und zu betreiben.

II. Zur Begründung:

Zu A. 4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung:

Der Erfüllungsaufwand für die Neuprogrammierung von EUSKa wurde übersehen und somit bedarf die Formulierung einer Änderung/Ergänzung.

Mit freundlichen Grüßen



Rainer Wendt
Bundesvorsitzender