



DPoIG
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT
im DBB

Bundesleitung

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Friedrichstraße 169
10117 Berlin

per E-Mail:

ref-stv12@bmdv.bund.de
Miriam.Sponholz@bmdv.bund.de

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

06.10.2023/ms-ll-wh

Entwurf einer [X.] Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Ihr Schreiben vom 25.09.2023

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:

Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 23 Abs. 1d StVO-E):

In diesem Zusammenhang nehmen wir Bezug auf unsere Stellungnahme vom 04.10.2019 zum Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26.09.2019 (Az.: StV 12/7332.5/6-2).

Hiernach begrüßen wir auch weiterhin die Einführung einer verpflichtenden Verhaltensvorschrift zur Einschaltung eines für das jeweilige Kraftfahrzeug vorgeschriebene Notbremsassistentensystems ab einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h ausdrücklich, da auch mittelfristig nicht mit einer entsprechenden Anpassung der UN-ECE Regelung Nr. 131 (automatische Einschaltung und Unterbindung einer manuellen Abschaltung des Notbremsassistentensystems ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h) gerechnet werden kann.

Auch die Aufnahme in den Katalog des Fahreignungs-Bewertungssystems in der Anlage 13 zu § 40 FeV sowie die Bemessung einer Zuwiderhandlung mit einem Bußgeld von 100 € im Bußgeldkatalog dürfte die Regelbefolgung erhöhen.

Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 25 Abs. 3 S. 1 StVO-E):

Die angedachte Anpassung der formulierten Wegstrecke in § 25 Abs. 3 S. 1 StVO-E birgt Interpretationsspielräume, da der Begriff weder im Verordnungstext noch in den dazugehörigen Begründungen eine technische Konkretisierung erfährt und daher unbestimmt bleibt. Hierdurch ergeben sich mit hoher Wahrscheinlichkeit unklare Haftungsfragen im Schadensfall, die durch die Rechtsprechung konkretisiert werden müssten.

Aus hiesiger Sicht besteht an dieser Stelle kein Anpassungserfordernis, da der kürzeste Weg auch in der aktuellen Fassung schon so zu verstehen ist, dass bewegungseingeschränkte Personen von dem mathematisch kürzesten Weg abweichen dürfen, sofern die Querung in der Gestalt für sie aufgrund von Barrieren nicht möglich ist. Demnach wird auch in der aktuellen Ausgestaltung nicht erwartet, dass eigene Gefährdungen hingenommen werden müssen.

Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 30 Abs. 3 S. 2 Nr. 7, 8 und 9 StVO-E):

Die Notwendigkeit dieser Änderung ist aus hiesiger Sicht nicht nachvollziehbar, wenn zugleich eine Ausweitung der Sonderrechte in § 35 Abs. 1 und 4 StVO-E auf die von der Bundeswehr beauftragten gewerblichen Transportdienstunternehmen erfolgt.

Besteht nunmehr das dringende Erfordernis einer Fahrt an einem vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot umfassten Zeitraum für die von der Bundeswehr beauftragten Transportdienstunternehmen, so kann diese Fahrt über die ebenfalls in dem vorliegenden Verordnungsentwurf gestaltete Sonderrechtsausweitung durchgeführt werden, die einen potentiellen Verstoß gegen § 30 StVO rechtfertigt.

Folglich besteht nach hiesiger Rechtsauffassung lediglich dann die Notwendigkeit einer Ausweitung des § 30 StVO, wenn keine Aufnahme der Transportdienstunternehmen in § 35 StVO erfolgt. In Ergänzung hierzu sollte zwingend eine Schulung der Fahrenden der beauftragten Unternehmen erfolgen, die sodann in der VwV-StVO zu ergänzen wäre.

Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 35 StVO-E):

Bezüglich der vorgesehenen Erweiterung der Sonderrechtsbefugnisse nach § 35 Absatz 1 StVO auf die von der Bundeswehr „beauftragten gewerblichen Transportunternehmen“ stellt sich die Frage, wie die Sonderrechts-Berechtigung dieser Transportunternehmen in der Praxis überprüft werden soll, zumal es sich bei den dabei genutzten Fahrzeugen um keine Militärfahrzeuge handelt.

Deshalb sollten die militärisch beauftragten zivilen Transportunternehmer ihre Sonderberechtigung außerhalb der nach Absatz 4 geregelten Zeiten „krisenhafter Entwicklungen“, durch eine mitzuführende Bescheinigung nachweisen müssen, wie dies auch bei der Befreiung vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot bei Fahrten mit Fahrzeugen verlangt wird, die nach dem Bundesleistungsgesetz herangezogen werden (so die geplante Ergänzung des § 30 Abs. 3 StVO um die Nummer 7). Weiterhin bedarf es einer Klarstellung, wann vom Vorliegen einer „krisenhaften Entwicklung“ nach § 35 Absatz 4 StVO auszugehen ist.

Zu Artikel 1 Nr. 5 (Allgemeine Vorbemerkungen zu § 45 StVO):

Die nach § 45 StVO vorgesehene Ausweitung der straßenverkehrsbehördlichen Befugnisse, den Verkehr zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, zum Schutz der Gesundheit und zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung zu regeln, ist zur Umsetzung der Neufassung des § 6 StVG erforderlich und grundsätzlich zu begrüßen.

Angesichts der Vielzahl der in § 45 StVO mittlerweile enthaltenen verkehrsbehördlichen Anordnungsgründe für Verkehrszeichen und –einrichtungen sollte allerdings verdeutlicht werden, dass der Sicherheit des Straßenverkehrs in jedem Fall Vorrang vor allen anderen verkehrsbehördlichen Regelungszielen zukommt. Dieser Aspekt sollte präambelhaft an prominenter Stelle bereits in Absatz 1 des § 45 StVO als für alle Regelungsanlässe verbindlich angeführt werden. Die derzeit lediglich hinsichtlich der neu eingefügten Regelungsziele in § 45 Absatz 1 S. 2 Nr. 7 und Absatz 1b S. 2 StVO enthaltene Formulierung, wonach bei verkehrsbehördlichen Anordnungen „die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu berücksichtigen sind“, könnte im Gegenteil sogar zur Schlussfolgerung verleiten, dass in anderen als den dort genannten Regelungsanlässen die Verkehrssicherheit keine absolute Priorität besitzt.

Insofern verweise ich auch auf die Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Fußverkehrspolitik“ der Verkehrsministerkonferenz, die zum gleichen Ergebnis kommt und in Ihrem Bericht vom 3. März 2021 folgendes fordert: „In § 45 StVO ist auf das u. g. Prinzip „Verkehrssicherheit vor Leichtigkeit“ hinzuweisen.“

Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a) Doppelbuchstabe bb) (§ 45 S. 2 Nr. 7 StVO-E):

Ausweislich der Ausführungen des zugrundeliegenden Referentenentwurfs sollen die Berechtigungen der Straßenverkehrsbehörden in § 45 Abs. 1 StVO ausgeweitet werden und in einer neu eingeführten Nummer 7 nunmehr auch folgende Alternativen umfassen:

„Zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, sofern die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt sind, hinsichtlich

- a) *der Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und*
- b) *der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.“*

Anmerkungen zu § 45 Abs. 1 Nr. 7 Buchstabe a StVO-E:

Gemäß dem Referentenentwurf ist ein wesentlicher Bestandteil der StVO-Novelle die Aufnahme von "Sonderfahrstreifen" in die Anordnungsvorschrift des § 45 Absatz 1 StVO und den Ausnahmekatalog des § 45 Absatz 9 Satz 4 StVO, um solche Fahrstreifen insbesondere zur Erprobung besonderer Mobilitätsformen erleichtert anordnen zu können (Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a) Doppelbuchstabe bb), Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe d Doppelbuchstabe cc) und Artikel 1 Nr. 7).

In diesem Zusammenhang wird in der Begründung des BMDV zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe d Doppelbuchstabe cc) auf Seite 24 ein neues Verkehrszeichen Nr. 246 "Sonderfahrstreifen für Erprobungen" genannt, das jedoch keinerlei optische oder inhaltliche Konkretisierung erfährt.

Anmerkungen zu § 45 Abs. 1 Nr. 7 Buchstabe b StVO-E:

Darüber hinaus kann nicht nachvollzogen werden, warum die in § 45 Abs. 1 Nr. 7 Buchstabe b StVO-E ausgeführte Bereitstellung angemessener Flächen lediglich auf den fließenden und ruhenden Fahrrad- und Fußverkehr beschränkt wird. Vielmehr sollte sich diese Berechtigung auch auf neue Mobilitätsformen in Gestalt von Elektrokleinstfahrzeugen erstrecken, die in ihrer Straßenbenutzung überwiegend dem Fahrradverkehr gleichgestellt sind und zudem auch auf Abstellflächen im ruhenden Verkehr angewiesen sind.

Zu Artikel 1 Nr. 8 (Zeichen 230):

Die Einführung eines Zeichens 230 mit den beschriebenen Erläuterungen überzeugt aus hiesiger Sicht, allerdings sollte das Zeichen aus systematischer Sicht nach dem Zeichen 283 eingefügt werden.

Sonstige Anmerkungen:

Abschließend möchte ich eindringlich auf die wiederholte Forderung der Verkehrsministerkonferenz hinweisen, wonach zeitnah ein neues Regelwerk für die Anlage von Fußgängerüberwegen zu erarbeiten ist, um die vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnisse in das Regelwerk einfließen lassen zu können.

Mit freundlichen Grüßen



Rainer Wendt
Bundesvorsitzender