

Anlage: Kurzüberblick StVO - Novelle



An die

- unmittelbaren Mitgliedstädte
- außerordentlichen Mitglieder
- Mitglieder des Bau- und Verkehrsausschusses
- Mitglieder der Fachkommission Verkehrsplanung
- Mitglieder der Fachkommission Verkehrsinfrastruktur
- Mitglieder der Fachkommission Großstädtische Straßenverkehrsbehörden
- Mitglieder des AK III Rechtsfragen
- Mitglieder des AK IV Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

20.02.2020/gru

Kontakt

NN
Hausvogteiplatz 1
10117 Berlin
Telefon 030 37711-xxx
Telefax 030 37711-xxx

Aktenzeichen
66.05.50 D

des Deutschen Städtetages

Dokumenten-Nr.
S 5036

Nachrichtlich:

- Verkehrsreferenten der Mitgliedsverbände

www.staedtetag.de

StVO-Novelle beschlossen

Kurzüberblick: Am 14.02.2020 hat der Bundesrat die StVO-Novelle mit Änderungen gebilligt. Die Bundesregierung kann diese Änderungen jetzt annehmen, die Verordnung verkünden und in Kraft treten lassen. Ziel der Verordnung war es, sichere, klimafreundliche und moderne Mobilität zu fördern, insbesondere durch mehr Sicherheit für den Radverkehr. Die Hauptgeschäftsstelle stellt die wesentlichen Änderungen vor.

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Rundschreiben S 5021 vom 07.02.2020 hatten wir Teile der Fachgremien über den letzten Stand der StVO-Novelle informiert, über die das Bundesratsplenium am 14.02.2020 entschieden hat. Insgesamt haben die beteiligten Ausschüsse (Verkehr, Umwelt, Innen) 78 Änderungsanträge **[REDACTED]** gegenüber dem Verordnungsentwurf **[REDACTED]** gestellt. Der Bundesrat hatte die Behandlung am 20.12.2019 vertagt und zunächst eine UnterAG des Verkehrsausschusses mit einer Vorauswahl beauftragt. Ferner wurden vier Plenaranträge eingebracht. Der Bundesrat hat nach Einzelabstimmung unter TOP 50 48 Änderungen verabschiedet und eine Entschließung gefasst **[REDACTED]**. Er hat damit am 14.02.2020 der StVO-Novelle zugestimmt - allerdings unter der Bedingung zahlreicher Änderungen. Diese sollen unter anderem dazu dienen, den Praxisvollzug zu verbessern, den Schilderwald zu verringern und Bußgeldtatbestände besser aufeinander abzustimmen.

Ziel der Ordnungsänderung war es, sichere, klimafreundliche und moderne Mobilität zu fördern, insbesondere mehr Sicherheit für den Rad- und auch den Fußverkehr zu erreichen. Geändert werden die Straßenverkehrsordnung (StVO), die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt), die Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) und die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). Im Nachfolgenden werden die wesentlichen Änderungen thematisch sortiert vorgestellt und kurz aus Sicht der Hauptgeschäftsstelle kommentiert.

Änderungen der StVO für den Radverkehr

- Das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern wird nochmals in der StVO gestärkt, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird. Die vom Verkehrsausschusses des Bundesrates vorgeschlagene Streichung fand keine Mehrheit.
- In der StVO ist künftig der Mindestabstand für das Überholen von Radfahrenden durch Kraftfahrzeuge von 1,5 Meter innerorts und 2 Meter außerorts ausdrücklich festgeschrieben. Ein Änderungsantrag, wodurch dem Außerorts-Abstand ein „in der Regel“ beigefügt, die Anwendung dafür aber auf Schutz- und Radfahrstreifen ausgedehnt werden sollte, fand keine Zustimmung. Die Einfügung entspricht den in der Rechtsprechung entwickelten geltenden Mindestabständen.
- Kraftfahrzeuge ab 3,5 Tonnen müssen beim Rechtsabbiegen grundsätzlich auf Schrittgeschwindigkeit reduzieren. Mit dem Zusatz „wenn auf oder neben der Fahrbahn mit geradeaus fahrendem Radverkehr oder im unmittelbaren Bereich des Einbiegens mit der Fahrbahn überquerendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist“ hat der Bundesrat auch Belangen der Städte Rechnung getragen. Insbesondere bei gesonderter Signalisierung oder gesonderten Abbiegespuren ohne Querungsverkehr ist keine Anpassung der Geschwindigkeit und damit auch nicht der Lichtsignalanlagen an geänderte Abbiege-/Räumzeiten erforderlich.
- Sichtbeziehungen des Radverkehrs werden verbessert. Soweit in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist, ist vor Kreuzungen und Einmündungen nicht nur 5 Metern sondern bis zu je 8 Meter von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten freizuhalten. Der Bundesrat hat damit eine Oder-Regelung der Regierung als zu komplex kritisiert und zurückgewiesen.
- Die Länder wollten die Mitnahme von Personen auf Rädern und Rikschas ausdrücklich in der StVO verankert sehen (§ 21 Abs. 3 StVO). Die gewerbliche Personenbeförderung nach dem PBefG bleibt dadurch nach erster Einschätzung unberührt.
- Künftig sind die Anordnung von Fahrradzonen und Grünpfeilen ausschließlich für Radfahrerinnen und Radfahrer möglich. Der Bundesrat ist dem Vorschlag der kommunalen Spitzenverbände gefolgt, die „atypische“ Markierung“ der neuen Zone auf der Straße nicht in der StVO aufzunehmen (in § 39 Absatz 1b gestrichen, fraglich ist allerdings noch, ob die Streichung der inhaltsgleichen Regelung in § 45 Absatz 1i Satz 5 und 6 StVO mitumfasst ist).
- Zusatzzeichen für Elektrokleinstfahrzeuge und Radverkehr können gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet werden; die Zusatzzeichen 2.1, 3.2, 9.1 und 41.1 ~~_____~~ für Radverkehr umfassen bei Einbahnstraßen und Richtungsfreigabe die Elektrokleinstfahrzeuge mit; so zuvor schon das Zeichen 254 (Verbot für Radverkehr).
- Ein neues Zeichen 277.1 (Überholen einspuriger Fahrzeuge) wird eingeführt und klargestellt, dass das neue Überholverbot nicht nur für einspurige Fahrzeuge gilt, sondern auch das Überholen mehrspuriger Fahrzeuge einschließt.
- Eine bundeseinheitliche Kennzeichnung von Radschnellwegen wird eingeführt, aber statt des vorgeschlagenen Verkehrszeichens mit Regelungsgehalt nur als Hinweiszeichen.
- Ein neues Zeichen 342 (Haifischzähne) wird eingeführt und nicht nur auf den Fall der Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs im Zuge von Kreuzungen oder Einmündungen von Radschnellwegen begrenzt.
- Auf Schutzstreifen für den Radverkehr gilt zukünftig ein generelles Halteverbot.

Vorteile für Carsharing

Neben dem Radverkehr soll die Verordnung auch die Nutzung von Fahrgemeinschaften für eine klimafreundlichere Mobilität vorantreiben. Sie sieht daher auch die nach Inkrafttreten des Carsharinggesetzes (CSgG) Mitte 2017 noch ausstehende Kennzeichnung von Parkvorrechten für Carsharing-Fahrzeuge - durch Beschilderung aber auch nur am Parkscheinautomaten - vor. Der Bundesrat ist diesbezüglich der vom DST vorgeschlagenen Formulierung gefolgt. Statt des Carsharing-Ausweises soll es nun eine Carsharing-Plakette in Anlehnung an die heute schon bestehende „Umweltplakette“ geben; das hatte der Innenausschuss vorgeschlagen. Die Carsharing-Regelungen der StVO werden nicht nur auf die Privilegierungen

des CSgG sondern auch auf entsprechende Regelungen nach Landesrecht angewendet. Ein Vorschlag zur Anwendung der Parkautomatenregelung auf das Bewohnerparken hat keine Mehrheit gefunden. Für eine Regelung, dass Parkflächen mit einer Parkflächenmarkierung umrandet sein können, sieht der Bundesrat keinen gesetzlichen Regelungsbedarf in der StVO, einschließlich der Parkflächenvorhaltung für Carsharing-Fahrzeuge durch Sinnbild. Richtiger Regelungsort dafür sei die VwV-StVO.

Kompetenz der Straßenverkehrsbehörden

Die kommunalen Spitzenverbände hatten eine höhere Flexibilisierung der StVO und mehr Kompetenz für die örtlichen Behörden gefordert, insbesondere sollte die bisherige Erprobungsklausel zu einer Innovationsklausel weiterentwickelt werden. Dazu ist zunächst festzustellen, dass das im Entwurf vorgesehene Einvernehmen („zur Erprobung ergehen die Maßnahmen im Einvernehmen mit der Gemeinde“) aus formaljuristischen Gründen vom Bundesrat gestrichen wurde. Das ist stark zu kritisieren, soweit Bund und Länder damit intendieren, Verkehrsversuche gegen den Willen einer Gemeinde durchzuführen. Auch eine ausdrückliche Ermächtigung in § 45 StVO für alle Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen wurde nicht eingeführt.

Gleichwohl wurden die Kompetenzen der Verkehrsbehörden in geringem Umfang gestärkt. Sie dürfen die Anordnungen für das Carharing (nach § 2 und 3 CsgG) und für Fahrradzonen treffen (§ 45 Abs. 1 h und Abs. 1i StVO neu). Der besondere Gefährdungsnachweis gilt nicht für Erprobungsmaßnahmen und Fahrradzonen (§ 45 Abs. 9 Nr. 7 und 8 StVO neu) und nicht für Verkehrszeichen zur Förderung des Carsharings (§ Abs. 10 StVO verändert). [REDACTED]

Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten

Ein besonderer Streitpunkt war die Änderung der örtlichen Zuständigkeit (§ 47 StVO) bei Erteilung von Erlaubnissen oder Genehmigungen von Großraum- und Schwertransporten und bei Ausnahmeerteilung vom Lkw-Sonn- und Feiertagsfahrverbot. Durch Änderung sollte der Antragstourismus und eine Mehrfachbeantragung vermieden werden. Überraschend wurde jetzt offensichtlich aber nicht der Empfehlung des Innenausschusses (BR-Drs. 591/1/19 Nr. 38) gefolgt, welcher die Zuständigkeit für streckenbezogene Erlaubnisse im Gleichklang mit den flächendeckenden Erlaubnissen regeln wollte (also auch den Betriebssitz wieder für die streckenbezogene Genehmigung verankern lassen wollte), sondern dem Vorschlag des Verkehrsausschusses (BR-Drs. 591/1/19 Nr. 39), der im Verordnungsentwurf nur die Zuständigkeit bei Transportdurchführung mit Grenzübertritt ergänzt. Wir erhoffen uns hier noch Klarheit aus dem Protokoll der Plenumsitzung, welches zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht vorliegt. [REDACTED]

Ferner wird in Geb-Nr. 263 ff. GebOSt erstmals ein bundeseinheitlicher Gebührentatbestand mit einheitlicher Berechnungsgrundlage für die Länder vorgegeben (s. unten).

Gebühren für Maßnahmen im Straßenverkehr [REDACTED]

Flankierend sind verschiedene Gebühren für Maßnahmen im Straßenverkehr eingeführt bzw. geändert worden:

- Gebühren für den neuen Carsharing-Ausweis (Gebühren-Nr. 260)
- Bundesweit einheitliche Gebühren für die Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten (Gebühren-Nr. 263 ff.)
- Nicht gefolgt ist der Bundesrat dem Vorschlag des BR-Verkehrsausschusses, den Gebührenrahmen für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen von heute 10,20 bis 30,70 Euro auf 10 bis 240 Euro auszudehnen. Damit ist eine Änderung allerdings nicht vom Tisch. Der Minister hatte alternativ die Herauslösung des Tatbestandes aus der GebOSt vorgeschlagen, um den Kommunen im Wege der Subsidiarität die Möglichkeit zu geben, eigenständig über die Gebührenhöhe zu entscheiden. Dies soll Gegenstand einer baldigen nächsten Änderung werden und ist Thema im „Bündnis für moderne Mobilität“.

Höhere Bußgelder

Parallel passt die Verordnung auch den Bußgeldkatalog an. Teurer werden nach der Regierungsvorlage insbesondere die Geldbußen für unzulässiges Halten in zweiter Reihe und auf Schutzstreifen für den Radverkehr; ebenso das Parken auf Geh- und Radwegen. Künftig können dafür bis zu 100 Euro Bußgeld anfallen. Darüber hinaus hat der Bundesrat zahlreiche weitere Anpassungen bei den Bußgeldregeln gefordert, um das System gerechter zu gestalten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. So verlangt er, das Bußgeld für Fahren mit E-Scootern auf Gehwegen auf bis zu 100 Euro zu erhöhen. Dem Parken auf Geh- und Radwegen soll auch das vorschriftswidrige Befahren von Gehwegen und das vorschriftswidrige Befahren linksseitig angelegter Radwege gleichgestellt werden. Auch Parken ohne Parkschein, Zweite-Reihe-Parken, Parken an unübersichtlichen Kurven und auf Carsharing-Plätzen, vor Feuerwehrzufahrten sowie das Behindern von Rettungsfahrzeugen soll künftig höher sanktioniert werden. Gefährdungen von Fahrgästen, zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden sowie die Behinderungen des öffentlichen Personennahverkehrs durch verkehrsordnungswidriges Halten und Parken in Haltestellenbereichen und auf Bussonderfahrstreifen sollen stärker geahndet werden. Schließlich sieht der Bundesrat das bestehende Bußgeldniveau insgesamt als zu niedrig an, um die notwendigen Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit zu erreichen. Gefährdung von Rad Fahrenden durch Abbiegen, beim Ein- und Aussteigen und Geschwindigkeitsüberschreitungen sollen erhöht werden. Dazu gehört lt. Beschlusslage schließlich auch eine moderate Erhöhung der Bußgelder für das Parken ohne Parkschein in parkraumbewirtschafteten Zonen. Das unberechtigte Parken auf einem für Carsharing-Fahrzeuge reservierten Parkplatz wird erstmals mit 55 Euro Ordnungsgeld belegt.

Fahrerlaubnisverordnung

Das unzulässige Halten und das unzulässige Parken in zweiter Reihe, auf Geh- und Radwegen oder Rad-schnellwegen und das unzulässige Halten auf Schutzstreifen für den Radverkehr werden in den Katalog der Anlage 13 FeV aufgenommen. Damit werden diese Verstöße als verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten eingestuft und mit einem Punkt im Fahrzeugscheinbewertungssystem belegt.

Keine Mehrheit für Tempolimit / Bewohnerparkausweise / Erlaubnisse für E-Scooter / Fahrradparken / Busspuren

Folgende geplante Änderungen fanden keine Mehrheit im Bundesratsplenum:

- Ein vom Umweltausschuss gefordertes generelles Tempolimit auf Autobahnen und der Verkehrs-versuch mit Tempo 30 innerorts konnte sich nicht durchsetzen.
- Eine Erlaubnispflicht für „Free-floating-Anbieter“ von E-Scootern und Leihfahrrädern, die auf Geh-wegen abgestellt werden. Das ist besonders bedauerlich, da sowohl der Verkehrs- wie der Um-weltausschuss des Bundesrates eine entsprechende Änderung des § 29 StVO vorgeschlagen hatte und die des Verkehrsausschusses zwischen Bund- und Ländern auf der Fachebene abgestimmt war. Damit wird bei den E-Scootern keiner aktuellen Forderung der kommunalen Spitzenverbände Rechnung getragen: Die Limitierung auf 6km/h in erlaubten Fußgängerzonen ist nicht eingeführt, eine Negativbeschilderung sieht die StVO nicht vor, das Parken von Free-floating-Anbietern bleibt in einer regulativen Grauzone, die allein die Kommune mit Sondernutzungsgenehmigung oder Vereinbarungen mit den Anbietern schließt.
- Die Erhöhung des Gebührenrahmens für Bewohnerparkausweise
- Eine ausdrückliche Ermächtigung in § 45 StVO für alle Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen wurde nicht aufgenommen.
- Nicht einverstanden ist der Bundesrat ferner mit der von der Bundesregierung geplanten Öffnung der Busspuren für Pkw mit mehr als drei Personen (der Innenausschuss hatte hier formaljuristische Argumente angeführt). Die Länder, aber auch der VDV, hatten bezüglich der Freigabe von Bussonderfahrstreifen die ÖPNV-Beschleunigung in Gefahr gesehen. Vor dem Hintergrund der vorgesehenen Innovationsklausel für Erprobungsmaßnahmen hält der Bundesrat nicht zwingend für erforderlich, als Folgeänderung das Sinnbild für „mehrfachbesetzte Personenkraftwagen“ in § 39 StVO zu streichen. Erprobungen in NRW können damit wie geplant durchgeführt werden.

- Ferner wird das generelle Verbot, Fahrräder am Straßenrand zu parken aus der Vorlage gestrichen. Lesenswert dazu ist die Begründung des Bundesrates: „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.“ Die Streichung der Regelung wird ausdrücklich begrüßt.
- Eine vorzeitige Übertragung von Aufgaben an das Fernstraßen-Bundesamt hat der Bundesrat ebenfalls abgelehnt.

EntschlieÙung

In einer begleitenden EntschlieÙung bittet der Bundesrat die Bundesregierung, das Ausschalten von Notbremsassistentensystemen in Fahrzeugen mit mehr als 3,5 Tonnen bei einer Geschwindigkeit ab 30 km/h zu verbieten, Verstöße dagegen als Ordnungswidrigkeit einzustufen und ein angemessenes BuÙgeld zu erheben. Damit sollen Unfälle beim Auffahren auf das Stauende verhindert werden.

AuÙerdem appelliert der Bundesrat an die Bundesregierung, das Sanktionsniveau insgesamt zu erhöhen, um eine general- und spezialpräventive Wirkung zu erzielen und das Sanktionsgefüge zu wahren. Dass die vorgelegte Verordnung nur selektiv in den BuÙgeldkatalog eingreift, kritisieren die Länder in ihrer EntschlieÙung. Bund und Länder gehen von einer baldigen weiteren Novelle der StVO aus.

Eine EntschlieÙung des Bundestages vom 17.01.2020 zu Vision Zero im Radverkehr wurde vom Bundesrat nicht in die aktuelle Änderung eingearbeitet.

Gesamtbewertung

Aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände hat der Bundesrat an verschiedenen Stellen Regelungen verhindert oder entschärft, um nachteilige Nebenwirkungen auf die Städte und Gemeinden zu verhindern. Die Novelle war im vergangenen Herbst nur kurz mit Kommunen und Verbänden erörtert und dann sogleich dem Bundesrat zugeleitet worden. Gemessen an der Stellungnahme des Deutschen Städtetages sieht das Ergebnis gleichwohl recht positiv aus.

Weiteres Vorgehen

Die Bundesregierung kann die Änderungen jetzt umsetzen (Sitzung des Bundeskabinetts), kann die Verordnung dann verkünden und in Kraft treten lassen. Auf besonders strittige Änderungen hat der Bundesrat verzichtet, so dass mit Billigung und Veröffentlichung der jetzt vom Bundesrat geänderten Verordnung zu rechnen ist. Das Bundesverkehrsministerium hat bereits angekündigt, dass es die vom Bundesrat beschlossenen Änderungen schnellstmöglich umsetzen und den konsolidierten Text im Bundesgesetzblatt verkünden wird. Die Verordnung soll im Wesentlichen am Tag nach der Verkündung in Kraft treten, die Regelungen zu Großraum- und Schwertransporten aber erst zum 01.01.2021.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

