

Bericht
der länderoffenen Arbeitsgruppe
zur Vorbereitung
praxisgerechter Anpassungen des Straßenverkehrsrechts
zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleitungen
der Länder (GKVS) am 8./9. September 2022 in Bremen
und zur Sonder-Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 29. November 2022
(als Video-/Telefon-Schaltkonferenz)

TOP 6.2 Praxisgerechte Anpassungen des Straßenverkehrsrechts

Die länderoffene Arbeitsgruppe zur Vorbereitung praxisgerechter Anpassungen des Straßenverkehrsrechts hat unter Mitwirkung der Länder Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Bremen, Hamburg (Vorsitz), Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein und Thüringen sowie unter Beteiligung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr in drei Sitzungen am 31. Mai, 28. Juni und 24. August 2022 verschiedene Regelungsvorschläge beraten. Dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 4./5. Mai 2022 gemäß empfiehlt sie die folgenden Anpassungen des Straßenverkehrsrechts, um Handlungs- und Gestaltungsspielräume der Straßenverkehrsbehörden im Interesse praxisgerechter Lösungen insbesondere für städtische Ballungsräume zügig zu erweitern.

(1) Ausweiten der Flexibilität für die Anordnung von Bewohnerparken

Die Arbeitsgruppe empfiehlt einstimmig, die Parkbevorrechtigung für Bewohnende von städtischen Quartieren mit erheblichem Parkraumangel gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO in Verbindung mit § 6 Abs. 1 Nr. 15 lit. b StVG für den Anordnungsgrund einer geordneten städtebaulichen oder verkehrsplanerischen Entwicklung zu öffnen. Als wirksames Instrument zur Aussteuerung der Parkbelastung in städtischen Quartieren sollte der Anwendungsbereich des Bewohnerparkens nicht auf die bloße Reaktion auf einen erheblichen allgemeinen Parkdruck beschränkt bleiben. Vielmehr empfiehlt sich die Öffnung des Bewohnerparkens für proaktive städtebaulich-verkehrsplanerische Erwägungen, um erheblichen Parkdruck, wo vermeidbar, möglichst schon nicht eintreten zu lassen. Zudem sollte im Interesse einer größeren Flexibilität beim Zuschnitt von Bewohnerparkgebieten die zulässige Gebietsausdehnung gemäß VwV-StVO zu § 45 X Nr. 3 von 1.000 auf 1.500 m ausgeweitet werden. Die Begrenzung auf 1.000 m kann

im Einzelfall zu Gebietszuschnitten führen, die örtlichen Gegebenheiten und lokalen Bedürfnissen der Bewohnenden nur unzureichend Rechnung tragen.

(2) Digitale Parkraumbewirtschaftung

Die Arbeitsgruppe empfiehlt einstimmig, in StVG und StVO sowie den einschlägigen Verwaltungsvorschriften die erforderlichen Rechtsgrundlagen zu schaffen, um Kommunen eine rechtssichere Möglichkeit einschließlich der notwendigen datenschutzrechtlichen Vorschriften zu eröffnen, ausschließlich im Zusammenhang mit der Parkberechtigung sowie für einen kamerabasierten Abgleich des Kennzeichens mit Datenbanken, in denen diese Parkberechtigung hinterlegt ist, die Kennzeichen auf öffentlichen Straßen parkender Fahrzeuge für die Zwecke der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr zu erfassen und zu verarbeiten. Der Empfehlung ging die Beratung eines Regelungsentwurfs Hamburgs voraus, der dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr von der Arbeitsgruppe zur Prüfung vorgelegt wurde. Die empfohlene (Teil-) Digitalisierung der Parkraumbewirtschaftung ermöglicht einen zielgerichteteren, effektiveren Einsatz von Kontrollkräften und lässt einen signifikanten Rückgang verkehrswidriger Parkvorgänge erwarten. Emissionsreiche Parksuchvorgänge sowie Behinderungen und Gefährdungen bspw. durch das Zweite-Reihe-Parken oder das Parken in Sichtdreiecken können vermindert und damit die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs nachhaltig verbessert werden.

(3) Beschilderung von Sonderparkständen vor öffentlicher Ladeinfrastruktur

Die Arbeitsgruppe hatte mit großer Mehrheit das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ersucht, nach Anhörung der Länder im Bund-Länder-Fachausschuss StVO durch Verkehrsblatt-Verlautbarung ein neues verbales Zusatzzeichen „während des Ladevorgangs“ einzuführen und damit zur Förderung der Elektromobilität die Reservierung von Parkplätzen für elektrisch betriebene Fahrzeuge auf den Ladevorgang zu beschränken. Diese Verlautbarung ist unter dem 8. Juli 2022 mit Bekanntgabe des Zusatzzeichens 1053-54 inzwischen erfolgt (VkBl. Amtlicher Teil, S. 519).

(4) Einführung sog. „Blue Lanes“

Die Arbeitsgruppe empfiehlt, den Straßenverkehrsbehörden die regelhafte Anordnung sogenannter „Blue Lanes“ bzw. „Umweltspuren“ zu ermöglichen, um zur Förderung klimafreundlicher Mobilitätsformen im Einzelfall bestimmte Fahrstreifen der Nutzung etwa durch elektrisch betriebene oder mehrfach mit Personen besetzte Fahrzeuge vor-

behalten zu können. Bislang konnten derartige Anreize zur Nutzung lokal emissionsfreie Fahrzeuge oder zur Bildung von Fahrgemeinschaften allein im Ausnahmewege umgesetzt werden. Als Baustein zur Erreichung der Klimaziele im Bundesgebiet sind die Umweltpuren indessen von bundesweitem Interesse und bedürfen eines bundeseinheitlichen Regelungsrahmens zur rechtssicheren Erweiterung des straßenverkehrsbehördlichen Instrumentariums.

(5) Erleichterte Anordnung von Bussonderfahrstreifen

Die Arbeitsgruppe empfiehlt einstimmig, die Anordnung von Bussonderfahrstreifen vom Erfordernis einer qualifizierten Gefahr gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO freizustellen. Die Beschränkung der Anordnungsvoraussetzungen auf die „einfache“ Gefahr im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO erweitert den straßenverkehrsbehördlichen Ermessensspielraum, sodass mit dem Zeichen 245 der Linienverkehr besser vor Störungen geschützt und ein geordneter, zügiger Betriebsablauf im öffentlichen Personennahverkehr begünstigt werden kann. Der Verzicht auf eine qualifizierte Gefahr fördert damit den Umweltverbund und zahlt auf eine nachhaltige Mobilitätswende ein. Zugleich wird eine Gleichbehandlung mit Radverkehrsanlagen hergestellt, die bereits nach geltendem Recht gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 1 und 2 StVO vom Erfordernis der qualifizierten Gefahr befreit sind.

(6) Erleichterte Anordnung von Fußgängerüberwegen

Die Arbeitsgruppe empfiehlt einstimmig, die Anordnung von Fußgängerüberwegen vom Erfordernis einer qualifizierten Gefahr gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO freizustellen. Die Beschränkung der Anordnungsvoraussetzungen auf die „einfache“ Gefahr im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO erweitert den straßenverkehrsbehördlichen Handlungsspielraum, sodass mit dem Zeichen 293 bereits vor einer Risikoverdichtung zu besonderen Gefahrenlagen sichere Querungsmöglichkeiten für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Ältere und Kinder geschaffen werden können. Mit einer erleichterten Anordnung von Fußgängerüberwegen erhalten Straßenverkehrsbehörden zusätzliche Möglichkeiten für präventive und proaktive Maßnahmen insbesondere zur Erhöhung der Sicherheit vulnerabler Verkehrsteilnehmender und zur Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs insgesamt. Die Empfehlung geht auf Ziffer 4 des Berichts der Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz vom 3. März 2021 zurück.

(7) Fußgängerverhalten bei Querung

Die Arbeitsgruppe empfiehlt einstimmig, die restriktiven Vorgaben aus § 25 StVO zum Überqueren von Fahrbahnen durch zu Fuß Gehende und der VwV-StVO zur Schaffung verkehrsrechtlicher Querungshilfen zu flexibilisieren. Ziel soll es sein, zu Fuß Gehenden ein sicheres Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen und dabei die Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer zu vermeiden. Eine pauschale Anforderung, die Fahrbahn immer auf dem kürzesten Weg zu überqueren, schränkt dagegen die Attraktivität des Fußverkehrs ein. Mobilitätseingeschränkte Personen können bspw. bei höheren Bordsteinkanten die Fahrbahn nicht ohne Weiteres auf kürzestem Weg überqueren. Komfortabler und sicherer können hier Querungen über abgesenkte Bordsteinkanten vor Grundstückszufahrten vorgenommen werden, auch wenn sich diese nicht immer auf unmittelbar gegenüberliegenden Straßenseiten befinden. Entsprechend dem Leitgedanken des § 1 StVO ist die gegenseitige Rücksichtnahme entscheidender Maßstab. Zeigen sich Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf, kann von den zuständigen Behörden entschieden werden, ob und welche weiteren baulichen und / oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen erforderlich sind. Die Empfehlung geht auf Ziffer 8 des Berichts der Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz vom 3. März 2021 zurück.

(8) Einführung eines Verkehrszeichens „Ladezone“

Die Arbeitsgruppe empfiehlt, den Straßenverkehrsbehörden durch die Einführung eines neuen Verkehrszeichens die Einrichtung von besonderen Ladezonen zu ermöglichen. Ziel ist es, geeignete Halt- und Parkmöglichkeiten für gewerbliche Lieferfahrzeuge, z. B. Post- oder Paket- oder andere Lieferdienste, zu schaffen. Heute parken diese Fahrzeuge oft verkehrsgefährdend in Kreuzungsbereichen, auf Rad- oder Fußwegen oder in zweiter Reihe. Hieraus ergeben sich nicht nur reine Komforteinschränkungen, sondern beispielsweise durch Spurwechsel und eingeschränkte Sichtbeziehungen erhöhte Gefahren. Anders als bei heute verwendeten Schilderkombinationen soll mit dem Zeichen eine Möglichkeit für das rechtssichere Abschleppen von unberechtigt in Ladezonen parkenden Fahrzeugen geschaffen werden. Die Sanktionierung von Verstößen muss zur praxisgerechten Umsetzung mit bedacht werden. Die Empfehlung geht auf Ziffer 14 des Berichts der Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz vom 3. März 2021 zurück.

(9) Erweiterte Einsatzbereiche des verkehrsberuhigten Bereichs

Die Arbeitsgruppe empfiehlt dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr einstimmig zu prüfen, wie der Einsatz von verkehrsberuhigten Bereichen als ein besonderer Straßentyp fortentwickelt werden kann. Verkehrsberuhigte Bereiche wurden 1980 eingeführt. Sie haben sich als Instrument zur Verbesserung der Aufenthaltssituation vor allem in Wohngebieten etabliert. Die Auswahl, die Gestaltung und die Kennzeichnung verkehrsberuhigter Bereiche erfolgt interdisziplinär unter Berücksichtigung vor allem städtebaulicher, straßenbaulicher und straßenverkehrsrechtlicher Fragestellungen. Die straßenverkehrsrechtliche Kennzeichnung setzt deshalb auch das Einvernehmen der für die Städteplanung und den Straßenbau abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes zuständigen Gemeinden voraus. Im Kern geht es darum, mit der Fortentwicklung den weiteren Einsatz von verkehrsberuhigten Bereichen zu fördern. Dies setzt voraus, dass auf wissenschaftlicher Basis festgestellt wird, unter welchen örtlichen und verkehrlichen Voraussetzungen und mit welchen Mitteln verkehrsberuhigte Bereiche in einer Gesamtschau künftig ausgewählt und selbsterklärend gestaltet werden können.