

28.02.17**Empfehlungen
der Ausschüsse**

Vk - In

zu **Punkt ...** der 954. Sitzung des Bundesrates am 10. März 2017

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen
Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)

A

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

empfehlen dem Bundesrat,

der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift gemäß Artikel 84 Absatz 2 des Grund-
gesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

Vk 1. Zu Artikel 1 Nummer 1 (Randnummer 96 Satz 1 VwV zu § 29 Absatz 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 1 ist in Randnummer 96 Satz 1 wie folgt zu fassen:

"Die Einzelerlaubnis ist auf höchstens drei Monate zu befristen und kann im
Rahmen der zeitlichen Gültigkeit einmal um drei Monate verlängert werden."

Begründung:

Klarstellung des Gewollten. Eine Einzelerlaubnis kann nur einmalig für drei
Monate verlängert werden.

- Vk 2. Zu Artikel 1 Nummer 1 (Randnummer 96 Satz 2 und 3 VwV zu § 29 Absatz 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 1 sind in Randnummer 96 Satz 2 und 3 zu streichen.

Begründung:

Eine Beschränkung einer Erlaubnis auf eine Fahrt ist weder kontrollierbar noch im Sinne eines effektiven Verwaltungsablaufes. Eine solche Regelung würde den Bemühungen um Verwaltungsvereinfachung und Bürokratieabbau zuwiderlaufen. Ein drei- bis viermal höheres Antragsvolumen wäre die Folge.

- Vk 3. Zu Artikel 1 Nummer 1 (Randnummer 100 VwV zu § 29 Absatz 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 1 sind in Randnummer 100 jeweils in Satz 3 und Satz 4 die Wörter "Nummer V.4.2 (Rn. 109 ff.)" durch die Wörter "Nummer V.4.f (Rn. 109 ff.)" zu ersetzen.

Begründung:

Korrektur eines Redaktionsversehens.

- Vk 4. Zu Artikel 1 Nummer 1 (Randnummer 102 VwV zu § 29 Absatz 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 1 sind in Randnummer 102 der Punkt zu streichen und die Wörter "sowie die Bodenfreiheit." anzufügen.

Begründung:

Die Erforderlichkeit der Anhörung der Betreiber der Schienenwege bei Überqueren von höhengleichen Bahnübergängen ist unter anderem davon abhängig, welche fahrzeugbezogene Bodenfreiheit besteht (Randnummer 114). Deshalb sind die tatsächlichen technischen Daten vom Antragsteller auch diesbezüglich zu übermitteln.

Vk 5. Zu Artikel 1 Nummer 1 (Randnummer 104 VwV zu § 29 Absatz 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 1 sind in Randnummer 104 Satz 1 die Wörter "Nummer V.4.2 (Rn. 109 ff.)" durch die Wörter "Nummer V.4.f (Rn. 109 ff.)" zu ersetzen.

Begründung:

Korrektur eines Redaktionsversehens.

Vk 6. Zu Artikel 1 Nummer 1 (Randnummer 113 VwV zu § 29 Absatz 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 1 ist in Randnummer 113 die Angabe "41,8 t." durch die Angabe "44,0 t." zu ersetzen.

Begründung:

Dieser Grenzwert ist für den erlaubnisfreien Kombinierten Verkehr nach § 34 Absatz 6 Nummer 6 StVZO übereinstimmend mit der Betriebsvorschrift in Richtlinie 96/53/EG in Fassung 2015/719/EU allgemein zulässig. Eine Anhörung stellt im Bereich bis 44,0 Tonnen tatsächlichem Gesamtgewicht einer Fahrzeugkombination jedoch eine unnötige, zeit- und personalintensive Erhöhung des Genehmigungsaufwandes dar, da die oben genannten EU-konformen Bestimmungen bereits seit Jahrzehnten flächendeckend eine erlaubnisfreie Nutzung öffentlicher Straßen bis zu 44 Tonnen ohne Sondernutzungsvorgaben erlauben. Etwaige Beschränkungen der zulässigen Gesamtgewichte für bestimmte Fahrstrecken werden zudem durch Zeichen 262 signalisiert.

In jedem Fall ist bei Überschreitung der vorgeschriebenen Grenzwerte eine Erlaubnis nach § 29 StVO oder bei ladungsbedingten Überschreitungen eine Genehmigung nach § 46 StVO erforderlich.

Vk 7. Zu Artikel 1 Nummer 1 (Randnummer 114 Satz 2, 3 und 4 VwV zu § 29 Absatz 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 1 sind in Randnummer 114 Satz 2, 3 und 4 wie folgt zu fassen:

"Betreiber der Schienenwege sind erst ab einer Länge von über 25,00 m, einer Breite von über 3,50 m oder einer Höhe von über 4,50 m oder einer Achslast

von über 12 t zu hören.

Auf die Anhörung kann verzichtet werden, wenn der Antragsteller im Rahmen des Antragsverfahrens den Nachweis geführt hat, dass ein Überqueren des höhengleichen Bahnübergangs mit dem/der vorgesehenen Fahrzeug oder Fahrzeugkombination gefahrlos und ohne Beeinträchtigungen möglich ist. Von der Anhörung kann ebenfalls abgesehen werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass mit baugleichen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen bereits entsprechende Transporte sicher durchgeführt wurden."

Begründung:

Die im Vergleich zu den bisherigen Entwurfsfassungen neu hinzugekommene Passage betreffend die Anhörung der Betreiber von Schienenwegen enthält Vorgaben, die zu Beurteilungsproblemen im Rahmen des Antragsverfahrens führen dürften. Zu erwarten ist eine Vielzahl standardmäßiger Anhörungen der Bahnunternehmen durch die Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGB).

Einzig der Rückgriff auf die geometrischen Daten ermöglicht ein handhabbares Verfahren seitens der EGB und eine einheitliche Arbeitsweise. Die erweiterten Möglichkeiten, auf Anhörungen verzichten zu können, dienen dem Absehen von pauschalen - das Verfahren verlängernden - Anhörungen.

Vk 8. Zu Artikel 1 Nummer 1 (Randnummer 114 Satz 4a - neu - VwV zu § 29 Absatz 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 1 ist in Randnummer 114 nach Satz 4 folgender Satz einzufügen:

"In diesen Fällen reicht eine Information der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde an den Betreiber des Schienennetzes über die Erlaubniserteilung aus."

Vk 9. Zu Artikel 1 Nummer 1 (Randnummer 121 VwV zu § 29 Absatz 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 1 ist Randnummer 121 wie folgt zu ändern:

a) Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

"Wird der Transport nicht durch den Antragsteller (Bescheidinhaber) selbst durchgeführt, muss die durchführende Person oder das durchführende Unternehmen vor Beginn des Transportes in einer Bescheinigung bestätigen, dass der Inhalt des Bescheids einschließlich der Bedingungen und

Auflagen zur Kenntnis genommen wurde."

b) Nach Satz 1 ist folgender Satz einzufügen:

"Diese Bescheinigung ist beim Antragsteller mindestens ein Jahr aufzubewahren und zuständigen Behörden auf Anfrage auszuhändigen."

Begründung:

Die Vorgabe, wonach der Antragsteller der Erlaubnisbehörde vor Durchführung des Transportes eine Bescheinigung vorzulegen hat, in der die transportdurchführende Person oder das transportdurchführende Unternehmen bestätigt, den Inhalt des Bescheides einschließlich der Bedingungen und Auflagen zur Kenntnis genommen zu haben, ist letztlich nicht überprüfbar und führt zu unnötigem Verwaltungsaufwand.

Vk 10. Zu Artikel 1 Nummer 1 (Randnummer 132 VwV zu § 29 Absatz 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 1 ist Randnummer 132 wie folgt zu fassen:

"Ein Begleitfahrzeug mit einer nach hinten wirkenden Wechselverkehrszeichen-Anlage darf in diesen Fällen nur vorgeschrieben werden, wenn wegen besonderer Umstände zur Verdeutlichung der Gefahr, die mit dem Großraum- und Schwertransport einhergeht, das Zeigen von Zeichen 101 geboten erscheint. Zudem ist dies erforderlich, um die allgemeinen Verhaltensregeln zum Überholen und Vorbeifahren an solchen Transporten zu verdeutlichen (Zeichen 276, 277)."

Begründung:

Die redaktionelle Ergänzung in Satz 2 ist zur Klarstellung des Gewollten erforderlich.

Vk 11. Zu Artikel 1 Nummer 1 (Überschrift Randnummer 146 VwV zu § 29 Absatz 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 1 ist vor Randnummer 146 folgende Überschrift einzufügen:

"4a. Besondere Auflagen für die Kreuzung von Bahnübergängen im anhö-
rungsfreien Bereich"

Begründung:

Kenntlichmachung eines neuen Abschnitts der VwV-StVO.

Vk 12. Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a1 - neu - (Randnummer 4a - neu - VwV
"Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit" der VwV zu § 41 StVO)

In Artikel 1 Nummer 4 ist folgender Buchstabe einzufügen:

'a1. Nach Randnummer 4 der Verwaltungsvorschrift "Zu Zeichen 274
Zulässige Höchstgeschwindigkeit" wird folgende Randnummer ange-
fügt:

"4a. Liegt zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen auf
einer einbahnigen Landstraße ohne Überholfahrstreifen nur ein
kurzer Streckenabschnitt (unter 600 Meter) und wäre deshalb
ein Überholvorgang infolge der geringen Überholstrecke mit
erheblichen Risiken verbunden, so kommt zur Verstetigung des
Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch
zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten
Streckenabschnitten in Betracht. Die Anordnung der abgesenk-
ten Geschwindigkeit in diesem Bereich setzt voraus, dass die
Anordnung eines Überholverbotes als milderer Mittel für
diesen Abschnitt nicht ausreicht." '

Begründung:

Diese Regelung zum Lückenschluss ist aus Gründen der Klarstellung erfor-
derlich. Sie war bereits Gegenstand eines VMK-Beschlusses vom 8./9. Okto-
ber 2015 zu TOP 4.4. Im Rahmen eines Forschungsvorhabens der Bundesan-
stalt für Straßenwesen wurden Überholvorgänge auf einbahnigen Landstraßen
mit jeweils einem Richtungsfahrstreifen beobachtet und wissenschaftlich
analysiert. Die erforderliche Überholsichtweite, die ein gefahrloses Überholen
außerhalb geschlossener Ortschaften ermöglicht, beträgt danach 570 Meter und
bestätigt damit den in den "Richtlinien für die Anlage von Landstraße" (RAL
2012) angegebenen Wert von 600 Metern.

Vk 13. Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b (Randnummer 13 VwV "Zu Zeichen 274
(bei Zulässige Höchstgeschwindigkeit" der VwV zu § 41 StVO)
Annahme entfällt
Ziffer 14)

In Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b ist Randnummer 13 wie folgt zu fassen:

"13. XI. Innerhalb geschlossener Ortschaften kann die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern auf 30 km/h beschränkt werden, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Eine Verkehrsverlagerung auf Wohnnebenstraßen ist unbedingt zu vermeiden. In die Gesamtabwägung sind etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan), die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 Meter Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken."

Begründung:

Nach der vorliegenden Verwaltungsvorschrift gemäß BR-Drucksache 85/17 soll die Anordnung von Tempo 30 im Nahbereich sozialer Einrichtungen insbesondere an klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) künftig der Regelfall sein. Ausnahmen davon (Tempo 50) müssten eigens straßenverkehrsrechtlich be-

gründet werden.

Eine solche Umkehr des Regel-Ausnahme-Verhältnisses bei der Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten innerorts stellt eine unangemessene Verschärfung der Regelungen des Bundesrats-Beschlusses gemäß BR-Drucksache 332/16 (Beschluss) zur Ersten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO-Novelle) sowie der im Rahmen der Länderanhörung im Jahre 2016 vom BMVI vorgelegten Versionen der Verwaltungsvorschrift (Vorlage und Zusammenfassung) dar und ist aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht weder gerechtfertigt noch erforderlich.

Entgegen den Ausführungen in der BR-Drucksache 85/17 unter Nummer 4 Buchstabe b auf Seite 163 wurde die Umkehr des Regel-Ausnahme-Verhältnisses nicht vom Bundesrat beschlossen. Im Gegenteil: Gemäß BR-Drucksache 332/16 (Beschluss) vom 15. Juni 2016 (Seite 14) lässt die Änderung "§ 45 Absatz 9 Satz 1 unberührt. Mit der Änderung ist damit kein Automatismus verbunden, dass Tempo 30 vor solchen Einrichtungen stets anzuordnen ist. Es ist daher weiterhin eine Einzelfallprüfung erforderlich."

Die somit nach wie vor durchzuführende Einzelfallprüfung ist auch zweckdienlich, um den besonderen örtlichen und verkehrlichen Verhältnissen im Nahbereich einer sozialen Einrichtung Rechnung tragen zu können. Durch eine Umkehrung des Regel-Ausnahme-Verhältnisses bestünde die Gefahr, dass die örtlichen und verkehrlichen Verhältnisse nicht ausreichend berücksichtigt werden.

Durch den mit diesem Antrag unterbreiteten Änderungsvorschlag bliebe die Anordnung von Tempo 30 im Nahbereich sozialer Einrichtungen erheblich erleichtert. Eine aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht bedenkliche Umkehr des Regel-Ausnahme-Verhältnisses bei den Anordnungsvoraussetzungen sollte jedoch keinen Eingang in die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) finden.

- In 14. Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b (Randnummer 13 Satz 2 VwV "Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit" der VwV zu § 41 StVO)
(entfällt bei Annahme von Ziffer 13)
- In Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b sind in Randnummer 13 Satz 2 nach dem Wort "gilt" die Wörter ", soweit es sich um Straßen mit einstreifiger Verkehrsführung pro Richtung handelt," einzufügen.

Begründung:

Mit der Einfügung soll vermieden werden, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen auch auf Straßen mit mehrspuriger Verkehrsführung pro Richtung regelhaft angeordnet werden. Nach allen bisherigen Erfahrungen müsste mit einer mangelnden Akzeptanz solcher Geschwindigkeitsbeschränkungen und deshalb mit kontraproduktiven Auswirkungen gerechnet

werden. Im Regelfall sind an Straßen mit mehrspuriger Verkehrsführung umfangreiche andere technische Sicherungen, zum Beispiel Lichtzeichenanlagen oder Sperrgitter, vorhanden.

Vk 15. Zu Artikel 1 Nummer 7 (Teil 1 Nummer 2 Absatz 5 letzter Spiegelstrich VzKat)

In Artikel 1 Nummer 7 ist in Teil 1 Nummer 2 Absatz 5 letzter Spiegelstrich wie folgt zu fassen:

"- Für die in der StVO textlich erwähnten rot-weiß gestreiften Sperrpfosten wird durch die Aufnahme einer Variante bei Zeichen 600 die Ausführung mit waagerechten Schraffen bildlich veranschaulicht."

Begründung:

Die in § 43 Absatz 1 Satz 1 StVO erwähnten Sperrpfosten sind in Nummer 7 VzKat Teil 5 bei Zeichen 600 (Absperrschranke) als "Unternummer Z 600-60: Sperrpfosten (Schraffur waagerecht)" textlich und bildlich und in Nummer 7 VzKat Anhang unter Zeichen 600-60 entsprechend textlich erwähnt.

B

Der **federführende Verkehrsausschuss** empfiehlt dem Bundesrat ferner, folgende Entschlüsse zu fassen:

16. Zu Artikel 1 Nummer 2 (Neufassung VwV zu § 30 Absatz 3 StVO)

Die Bundesregierung wird gebeten, über die mit der Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften angestrebte Änderung der StVO im § 30 Absatz 3 die Klarstellung zu berücksichtigen, dass das Sonn- und Feiertagsfahrverbot ausschließlich für den gewerblichen Lkw-Verkehr gelten soll.

Begründung:

Mit der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) soll unter anderem klargestellt werden, dass das Sonn- und Feiertagsfahrverbot ausschließlich für den gewerblichen Lkw-Verkehr gelten soll.

In der gegenwärtigen Fassung des § 30 Absatz 3 StVO fehlt es vom Wortlaut her an der Festlegung, dass private Fahrten mit den in § 30 Absatz 3 StVO aufgeführten Fahrzeugen generell vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot ausgenommen sind.

Ausweislich des den Ländern vom BMVI zur Stellungnahme vorgelegten Referentenentwurfs enthält die Änderungsverordnung inhaltliche Änderungen des § 30 Absatz 3 StVO. Grundsätzliche bzw. einschränkende Aussagen zum Geltungsbereich werden nicht getroffen.

Ohne Korrekturen am § 30 Absatz 3 StVO selbst käme es in der Folge zu einer Rechtslage, nach der gewisse Fahrten mit Lkw bzw. mit Fahrzeugkombinationen nur durch eine kommentierende Verwaltungsvorschrift aus dem Anwendungsbereich des Sonn- und Feiertagsfahrverbots herausgenommen werden würden.

Missverständliche Darstellungen zur grundsätzlichen Festlegung des Geltungsbereichs sollten vermieden werden. Eine rechtssichere und damit auch bußgeldrechtlich sichere Kontrolle muss sich vordringlich am Gesetzeswortlaut und nicht an Verwaltungsvorschriften orientieren. Textliche Widersprüchlichkeiten zwischen StVO und VwV führen im Zweifel zu Problemen bei den Kontrollbehörden und stehen damit dem Wunsch nach einer einheitlichen Anwendung entgegen. Ebenso muss eine rechtssichere Orientierung der Bürger am Text des Gesetzes selbst möglich sein.

17. Zu Artikel 1 Nummer 7 (Teil 7 VzKat)

Die Bundesregierung wird gebeten zu prüfen, ob bei nächster Gelegenheit in den Teil 7 des VzKat die Zusatzzeichen "Schule", "Kindergarten", "Altenheim" und "Krankenhaus" aufgenommen werden können.

Begründung:

Durch die Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung (BGBl. I Nummer 59, Seite 2848) wurde der § 45 Absatz 9 StVO um die Nummer 6 ergänzt und damit die erleichterte Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 auch auf klassifizierten Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften vor Schulen, Kindergärten, Altenheimen und Krankenhäusern ermöglicht.

Um bei den am Straßenverkehr Teilnehmenden die Akzeptanz hierfür zu erhöhen, sollte die Möglichkeit bestehen, bei der Anordnung dieser Tempolimits vor den sozialen Einrichtungen den Grund für diese Beschränkung durch die in Rede stehenden Zusatzzeichen zu verdeutlichen.