

14.02.20**Beschluss**
des Bundesrates

... Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**A**

Der Bundesrat hat in seiner 985. Sitzung am 14. Februar 2020 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 9 Absatz 6 StVO)

In Artikel 1 Nummer 3 ist § 9 Absatz 6 wie folgt zu fassen:

„(6) Wer ein Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t innerorts führt, muss beim Rechtsabbiegen mit Schrittgeschwindigkeit fahren, wenn auf oder neben der Fahrbahn mit geradeaus fahrendem Radverkehr oder im unmittelbaren Bereich des Einbiegens mit die Fahrbahn überquerendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist.“

Begründung:

Die derzeitige Regelung zur generellen Anordnung von Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen innerorts erfasst auch Situationen, in denen die Geltung von Schrittgeschwindigkeit untunlich wäre. Diesbezüglich lassen sich folgende Fallgruppen ausmachen: Rad- und Fußverkehr sind nicht vorhanden (Autobahnen, Kraftfahrstraßen, Verkehrsverbote) oder der rechtsabbiegende Verkehr wird durch eigene Lichtzeichen geregelt (Grüner Pfeil). Die Regelung sollte daher entsprechend differenziert werden. Im Übrigen erfolgt die Formulierung des Gebots zum Fahren mit Schrittgeschwindigkeit im Gleichklang mit parallelen Bestimmungen der StVO, zum Beispiel zu Zeichen 325.1 (Verkehrsberuhigter Bereich).

2. Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a (§ 12 Absatz 3 Nummer 1 StVO)

Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a ist wie folgt zu fassen:

- ,a) In Absatz 3 Nummer 1 werden nach dem Komma die Wörter „soweit in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist, vor Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten,“ eingefügt.‘

Begründung:

Die Schaffung von längeren Parkverbotsstrecken im Kreuzungsbereich mit Radwegen zur Verbesserung von Sichtfeldern für alle Verkehrsteilnehmer wird grundsätzlich begrüßt.

Gleichwohl soll laut Änderungsbefehl des BMVI zur Änderung von § 12 Absatz 3 Nummer 1 StVO auch der Beginn der Eckausrundung als Bezugsgröße für ein Parkverbot gelten. Diese Regelung ist aber nicht praktikabel und würde weder zu einer Vereinfachung für die Verkehrsteilnehmenden noch für Überwachungskräfte beitragen. Der Begriff „Eckausrundung“ ist unklar und regelmäßig nicht besser erkennbar als der Schnittpunkt der Fahrbahnkanten. Die praktische Auslegung des Beginns der „Eckausrundung“ kann sich, je nach den baulichen Gegebenheiten, im Einzelfall schwierig gestalten. Die vorgeschlagene Formulierung mit „oder“ führt dazu, dass sich die Kfz-Führer zwischen den beiden Kriterien (Entfernung von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten oder Entfernung vor Beginn der Eckausrundung) entscheiden können. Das bringt nicht den beabsichtigten Sicherheitsgewinn, weil sich der Parkende immer an der für ihn günstigeren Regelung orientiert. Die ursprüngliche Formulierung enthält zu viele Kriterien, die ein Verkehrsteilnehmer von der Fülle und Diversität nicht berücksichtigen kann (verschiedene Längenangaben bei unterschiedlichen örtlichen Situationen). Darüber hinaus mangelt es an Eindeutigkeit des dann nach Schnittpunktensmethode und Eckrundungsmethode wahlweise unterschiedlich ausfallenden Verbotsbereichs. Die bisherige Formulierung, nach der die (tatsächlichen oder gedachten) Schnittpunkte der Fahrbahn als Bezugsgröße gelten, soll deshalb beibehalten werden.

Die vom BMVI vorgesehene Aufteilung in zwei Aufzählungspunkte, mit oder ohne Radweg, erzielt keine eindeutige Regelung, ob und in welcher Länge hinter Einmündungen und Kreuzungen mit straßenbegleitenden Radwegen ein Parkverbot nach § 12 StVO gelten soll. Dies birgt die Gefahr, dass dieser für die Querung von zu Fuß Gehenden notwendige Bereich ohne vorhandene bauliche Absenkung nicht vom ruhenden Verkehr freigehalten wird. Insoweit dient die Zusammenfassung der vom BMVI vorgeschlagenen Aufzählungspunkte der Klarstellung des Regelungsgehalts.

3. Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b (§ 12 Absatz 4 Satz 3 StVO)

Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b ist zu streichen.

Folgeänderung:

Artikel 3 Absatz 2 Nummer 25 ist zu streichen.

Begründung:

Der neu eingefügte Satz bedeutet die Neueinführung eines Fahrradparkverbotes auf Fahrbahnen zur Förderung des Kfz-Parkens am Straßenrand. Diese Regelung ist nicht mit dem Ziel einer StVO-Novelle zur Förderung des Radverkehrs vereinbar.

Die Regelung führt zu einer deutlichen Verschlechterung der Rechtslage für den Radverkehr und zu einer nicht zu rechtfertigenden Schlechterstellung gegenüber Kraftfahrzeugen.

Mit dieser Regelung wird das Fahrradparken noch stärker auf Fußwege verlagert. Dadurch werden insbesondere bei engen Gehwegen die Verkehrsverhältnisse für den Fußverkehr weiter verschlechtert. Eine entsprechende zusätzliche Belastung der Fußverkehrsfläche widerspricht dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 10. Oktober 2019 (Top 6.9). Darin wird die Funktion von Gehwegen als Schutzräume für Fußgängerinnen und Fußgänger hervorgehoben, die von anderen Nutzungen freizuhalten sind.

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.

Derzeit legen zahlreiche Städte Fahrradabstellanlagen im Fahrbahnbereich an. Dies führt zu einer effizienten Nutzung des Straßenraumes, da hier statt einem Kfz dann acht bis zehn Fahrräder abgestellt werden können. Wenn das Fahrradparken zukünftig nicht mehr zum Allgemeingebrauch der Straße gehört, wird diese Möglichkeit der Radverkehrsförderung rechtlich zumindest deutlich erschwert.

Mit dem Wegfall der Möglichkeit, Fahrradstellplätze auf Fahrbahnen vorzusehen, würde die Bundesregierung den Kommunen ein wichtiges Instrument zur Steuerung des Verkehrs nehmen – statt ihnen wie angekündigt zusätzliche Handlungsspielräume zu geben.

Die vorgesehene Regelung, dass Fahrräder außerhalb von Seitenstreifen und Fahrbahnen abzustellen sind, greift zu weit. Sie würde alle Fahrräder betreffen, nicht nur Mietfahrräder, und vor allem Elektrokleinstfahrzeuge; nur Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhänger dürften noch auf der Fahrbahn beziehungsweise auf dem Seitenrand abgestellt werden. In städtischen Quartieren kommt es auf Fußverkehrsflächen bereits vermehrt zu behinderndem Abstellen, insbesondere von in Mietsystemen eingebundenen Elektrokleinstfahrzeugen und Mietfahrrädern. Wenn Fahrräder grundsätzlich nur noch auf Gehwegen abgestellt werden dürften, würde dies die Platzprobleme auf Gehwegen zusätzlich verstärken.

4. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 13 Absatz 5 Satz 1 StVO)

In Artikel 1 Nummer 5 sind in § 13 Absatz 5 Satz 1 nach den Wörtern „im Sinne des Carsharinggesetzes“ die Wörter „und der entsprechenden Länderregelungen“ einzufügen.

Begründung:

Damit kann die neue Vorschrift auch auf die Straßen nach Landesrecht (Landes-, Kreis-, Gemeinde- und sonstige Straßen) angewendet werden beziehungsweise gilt für diese. Nach der bisherigen Formulierung wäre die Anwendung auf die Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen beschränkt, da ein Carsharingfahrzeug, dem von der Verwaltung eine Parkprivilegierung an einer Straße nach Landesrecht eingeräumt wird, kein solches im Sinne des Carsharinggesetzes ist.

5. Zu Artikel 1 Nummer 6a – neu – (§ 21 Absatz 3 Satz 1 und 1a – neu – StVO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 6 folgende Nummer 6a einzufügen:

„6a. § 21 Absatz 3 Satz 1 wird durch folgende Sätze ersetzt:

„Auf Fahrrädern dürfen Personen von mindestens 16 Jahre alten Personen nur mitgenommen werden, wenn die Fahrräder auch zur Personenbeförderung gebaut und eingerichtet sind. Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr dürfen auf Fahrrädern von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden, wenn für die Kinder besondere Sitze vorhanden sind und durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Vorrichtungen dafür gesorgt ist, dass die Füße der Kinder nicht in die Speichen geraten können.“ ‘

Folgeänderung:

In Artikel 1 Nummer 16 Buchstabe c sind nach den Wörtern „§ 21 Absatz 1 Satz 1 oder 4“ die Wörter „und die Wörter „Absatz 3 Satz 1 oder 2“ durch die Wörter „Absatz 3 Satz 1 bis 3“ einzufügen.

Begründung:

Die Zulässigkeit der Mitnahme von über siebenjährigen Personen auf entsprechend gebauten und eingerichteten, ein- oder zweispurigen Fahrrädern soll in § 21 Absatz 3 StVO klargestellt werden. Diese Voraussetzungen zur Personenmitnahme können insbesondere Rikschas (siehe dazu Verlautbarung des BMVBW vom 24. Juni 2003, VkB1 S. 429) und bestimmte Lastenfahräder erfüllen, die neben dem Transport von Gütern auch oder ausschließlich für den Transport von Personen gebaut sind und daher über entsprechende eigene Sitzgelegenheiten für jede Person verfügen.

Damit wird einer Forderung entsprochen, die Eingang in den Bericht der Ad-hoc AG Radverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz gefunden hat. Bereits gegenwärtig wird die in ihrem Wortlaut missverständliche Vorschrift des § 21 Absatz 3 StVO obergerichtlich einschränkend im Sinne der beantragten Änderungsregelung ausgelegt (vgl. OLG Dresden, Beschluss vom 11. Oktober 2004, Ss OWi 460/04).

Wird in Artikel 1 Nummer 6a – neu – § 21 Absatz 3 Satz 1 durch die Sätze 1 und 2 ersetzt, muss in § 49 Absatz 1 Nummer 20 StVO eine entsprechende Folgeänderung durchgeführt werden. Durch den zusätzlichen Satz in § 21 Absatz 3 ist in § 49 Absatz 1 Nummer 20 StVO die Angabe „Absatz 3 Satz 1 oder 2“ durch die Wörter „Absatz 3 Satz 1 bis 3“ zu ersetzen.

6. Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 23 Absatz 1c Satz 3 – neu – StVO)

Artikel 1 Nummer 7 ist wie folgt zu fassen:

,7. In § 23 Absatz 1c wird nach Satz 2 folgender Satz angefügt:

„Bei anderen technischen Geräten, die neben anderen Nutzungszwecken auch zur Anzeige oder Störung von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen verwendet werden können, dürfen die entsprechenden Gerätefunktionen nicht verwendet werden.“ ‘

Begründung:

Der mit der Verordnungsänderung beabsichtigte Vorstoß, künftig auch die Nutzung von technischen Geräten zu verbieten, die nicht ausdrücklich zur Anzeige oder zur Störung von Überwachungsmaßnahmen bestimmt sind, jedoch zu diesen Zwecken verwendet werden können, ist im Sinne einer effektiven Verkehrsüberwachung grundsätzlich positiv zu bewerten. Laut der Verordnungsbegründung wären von der vorgeschlagenen Regelung künftig allerdings auch Navigationssysteme umfasst, die auf Verkehrsüberwachungsmaßnahmen hinweisen, selbst wenn die entsprechende Funktion deaktiviert wird. Darüber hinaus würde die vorgeschlagene Regelung ausweislich der Begründung der Verordnung auch Mobiltelefone, auf denen sogenannte Blitzer-Apps installiert sind, umfassen. Diese dürften vom Fahrzeugführer nicht mitgeführt werden.

Derart weitgehende Nutzungseinschränkungen erscheinen angesichts der weiten Verbreitung von Smartphones sowie auch zum Beispiel von Navigationsgeräten mit entsprechenden Funktionen unverhältnismäßig. Es wird daher vorgeschlagen, das vorgesehene Verbot auf die Nutzung der entsprechenden Gerätefunktionen (zum Beispiel entsprechende Smartphone-Applikationen) zu begrenzen.

7. Zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe a (§ 39 Absatz 1b StVO)

In Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe a sind die Wörter „ , in regelmäßigen Abständen gekennzeichnet mit Zeichen 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn,“ zu streichen.

Begründung:

Die unter Nummer 11 Buchstabe a aufgeführten Hinweise auf eine regelmäßige Kennzeichnung von Fahrradzonen auf der Fahrbahn im Rahmen der StVO sind entbehrlich und sollten als Ausführungsvorschrift in die VwV-StVO zu Zeichen 244.3 verschoben werden.

8. Zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa (§ 39 Absatz 7 StVO)

In Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa ist die Bildunterschrift wie folgt zu ändern:

- a) Das Wort „beweglichen“ ist zu streichen.
- b) Nach dem Wort „Gütern“ sind die Wörter „oder Personen“ einzufügen.

Begründung:

Die Förderung und Sicherheit des Radverkehrs betrifft auch den Güter- und Personentransport im privaten und gewerblichen Bereich. Die Bildunterschrift beim Lastenfahrrad greift insoweit zu kurz und wird entsprechend um die Personenmitnahme ergänzt.

Vorausgesetzt wird eine entsprechende Beschaffenheit des Lastenfahrrads, also beim Transport von Gütern das Vorhandensein geeigneter Ladeflächen beziehungsweise bei der Beförderung von Personen geeignete Sitzgelegenheiten für die jeweiligen Personen. Inwieweit ein Lastenfahrrad zum Transport von Gütern beziehungsweise Personen bestimmt ist, hat sich insbesondere aus der Systembeschreibung des Herstellers zu ergeben.

Der in der Bildunterschrift vorgesehene Begriff „beweglich“ vor Güter kann ersatzlos entfallen, weil er überflüssig ist.

9. Zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe b Doppelbuchstabe dd und Doppelbuchstabe ee (§ 39 Absatz 7 StVO)

Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe b ist wie folgt zu ändern:

a) Doppelbuchstabe dd ist wie folgt zu fassen:

„dd) In der Bildunterschrift „Einsitzige zweirädrige Kleinkrafträder mit elektrischem Antrieb, der sich bei einer Geschwindigkeit von mehr als 25 km/h selbsttätig abschaltet – E-Bikes“ werden die Wörter „bei einer Geschwindigkeit von mehr als 25 km/h selbsttätig abschaltet“ durch die Wörter „auf eine bauartbedingte Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h selbsttätig abregelt“ ersetzt.“

b) In Doppelbuchstabe ee sind die Wörter „bei einer Geschwindigkeit von“ durch die Wörter „auf eine bauartbedingte Geschwindigkeit von nicht“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung dient der Klarstellung. Durch die alleinige Substitution des Begriffs „abschaltet“ durch „abregelt“ wird die harte Grenze von 25 km/h aufgeweicht, weil der Abregelvorgang nach dieser Definition erst ab 25 km/h beginnen muss und nicht definiert ist, wie hoch die Endgeschwindigkeit tatsächlich sein muss. Nach der Begriffsbestimmung des Kleinkraftrads gemäß § 2 Nummer 11 der Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (FZV) wäre ohne die Änderung eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h möglich.

10. Zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe c (§ 39 Absatz 10 Satz 2 StVO)

In Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe c § 39 Absatz 10 ist Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Für die Regelung, dass die Parkfläche mit einer Parkflächenmarkierung umrandet sein kann, besteht kein gesetzlicher Regelungsbedarf in der StVO. Es handelt sich um eine Selbstverständlichkeit. Gegebenenfalls kann dazu demnächst in der VwV-StVO eine Regelung getroffen werden, sollte festgestellt werden, dass ein sachlicher Regelungsbedarf besteht.

11. Zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe d (§ 39 Absatz 11 Satz 2 StVO)

In Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe d § 39 Absatz 11 ist Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Für die Regelung, dass zur Unterstützung einer Parkflächenvorhaltung für Car-sharingfahrzeuge das Sinnbild zusätzlich auf der Parkfläche aufgebracht sein kann, besteht kein Regelungsbedarf für eine gesetzliche Regelung in der StVO. Zum einen handelt es sich rechtlich um eine Selbstverständlichkeit, dass ein solches Sinnbild ähnlich wie zum Beispiel bei Behindertenparkplätzen oder bei Parkflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge zusätzlich auf der Parkfläche aufgebracht sein kann. Zum anderen sind Adressaten dieser Regelung offenkundig nicht die Verkehrsteilnehmer, sondern die zuständigen Verwaltungsbehörden. Gegebenenfalls kann dazu demnächst in der VwV-StVO eine Regelung getroffen werden, sollte festgestellt werden, dass hierfür ein sachlicher Regelungsbedarf besteht.

12. Zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe d (§ 39 Absatz 11 Satz 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe d § 39 Absatz 11 ist Satz 3 zu streichen.

Begründung:

Für die Regelung, dass die Parkfläche mit einer Leitlinie (Zeichen 340) umrandet sein kann, besteht kein Regelungsbedarf für eine gesetzliche Regelung in der StVO. Zum einen sind Adressaten dieser Regelung offenkundig nicht die Verkehrsteilnehmer, sondern die zuständigen Verwaltungsbehörden. Gegebenenfalls kann dazu demnächst in der VwV-StVO eine Regelung getroffen werden, sollte festgestellt werden, dass hierfür ein sachlicher Regelungsbedarf besteht.

nenfalls kann dazu demnächst in der VwV-StVO eine Regelung getroffen werden, sollte festgestellt werden, dass hierfür ein sachlicher Regelungsbedarf besteht. Zum anderen ist nicht nachvollziehbar, warum speziell für Carsharing-parkplätze eine Parkflächenumrandung durch Anordnung einer Leitlinie (Zeichen 340) eingeführt werden soll; zudem steht dies im Widerspruch zu den Regelungen zu Zeichen 340 in Anlage 3 laufende Nummer 22 und im Widerspruch zu laufende Nummer 74 (Anlage 2 zu § 42) sowie VwV-StVO zur § 42 Anlage 2 laufende Nummer 74, wonach die erkennbare Abgrenzung der Parkflächen mit Markierungen, Markierungsknopfreihen oder durch abgesetzte Pflasterlinien erfolgen kann. In der Regel reicht eine Kennzeichnung der Parkstandsecken aus.

13. Zu Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe d (§ 39 Absatz 11 Satz 4 StVO)

In Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe d sind in § 39 Absatz 11 Satz 4 die Wörter „ein Carsharingausweis mit der Plakette gut lesbar ausgelegt oder angebracht ist.“ durch die Wörter „die Plakette deutlich sichtbar auf der Innenseite der Windschutzscheibe anzubringen ist.“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung dient dem Gleichklang mit der Ermächtigungsgrundlage § 4 Absatz 1 CsG und, der Abbildung der Plakette folgend, dem Gleichklang mit der bereits existierenden Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV). Sie erleichtert durch die Nennung des Anbringungsorts Windschutzscheibe die Überwachung. Die Vorgabe des Anbringens erfordert dabei keine feste Verbindung. Gleichzeitig erfolgt eine Klarstellung, da die Vorgabe „Carsharingausweis mit der Plakette“ mehrdeutig ist.

14. Zu Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb,
Buchstabe c,
Nummer 13 Buchstabe f,
Nummer 14 Buchstabe b und
Nummer 17 (§ 44 Absatz 4 Satz 2,
Absatz 6,
§ 45 Absatz 11,
§ 46 Absatz 2a und
§ 52 Absatz 5 StVO)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nummer 12 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) Buchstabe a Doppelbuchstabe bb ist zu streichen.
 - bb) Buchstabe c ist zu streichen.
- b) Nummer 13 Buchstabe f ist zu streichen.
- c) Nummer 14 Buchstabe b ist zu streichen.
- d) Nummer 17 ist zu streichen.

Begründung:

Das Thema Zuständigkeiten des Fernstraßen-Bundesamts ist aufgrund noch offener – insbesondere rechtlicher – Fragestellungen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht entscheidungsreif. Um den Fortgang der übrigen Änderungen dieser Verordnung nicht aufzuhalten, sollte dieses Thema daher aus der Änderungsverordnung herausgelöst und in einem gesonderten Verfahren eigenständig weiterverfolgt werden, das ausreichend Möglichkeit zur Klärung der verbliebenen offenen Fragen bietet.

15. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a (§ 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 StVO)

Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a ist zu streichen.

Begründung:

Die in der Nummer 13 Buchstabe a vorgesehene Einführung einer Einvernehmensregelung zugunsten der Gemeinden bei der Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen in § 45 Absatz 1 Nummer 6

StVO ist abzulehnen, da es sich bei der Ausführung der StVO um eine staatliche Auftragsangelegenheit und nicht um eine Selbstverwaltungsangelegenheit der Kommunen handelt.

Ferner ist sie ungeeignet, zu der vom Bund beabsichtigten Vergrößerung der behördlichen Spielräume bei Verkehrsversuchen beizutragen. Das Einvernehmen hätte lediglich ein Veto- und Abwehrrecht der Gemeinden zur Folge. Dazu gehört die Entscheidung der Gemeinde darüber, ob sie die verkehrsregelnde Anordnung der Straßenverkehrsbehörde durch Erteilung ihres Einvernehmens ermöglicht oder aber durch Versagung des Einvernehmens verhindert (siehe dazu bereits BVerwG, Urteil vom 20. April 1994, Az. 11 C 17.93).

Ein Einvernehmen der Gemeinde im Zusammenhang mit Anordnungen nach § 45 StVO kommt nur in Betracht, wenn Angelegenheiten der kommunalen Selbstverwaltung wie die städtebauliche Entwicklung betroffen sind. Dies ist bereits gegenwärtig vorgesehen (siehe dazu bereits die Einzelbegründung zur Verordnung vom 21. Juli 1980 (BGBl I, S. 1060). Dort wird unter anderem ausgeführt: „Die städtebaulichen Aufgaben und damit auch die Wohnumfeldverbesserung durch Verkehrsberuhigung gehören zu den gemeindlichen Selbstverwaltungsangelegenheiten. Den Gemeinden ist daher bei städtebaulich begründeten straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen ein Gestaltungsspielraum für eigenverantwortliche Entscheidungen zu gewähren (BVerwGE 6, 343, 345)“.

Insofern besteht hier entgegen der Verordnungsbegründung keine Vergleichbarkeit mit Tempo-30-Zonen. Um den besonderen Bedingungen vor Ort gerecht zu werden, bestehen entsprechende (planerische) Instrumente, die durch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nicht ersetzt werden können. Zudem ist zweifelhaft, ob der Regelungsvorschlag noch von der Ermächtigungsgrundlage in § 6 StVG, die auf Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG „Straßenverkehr“ beruht, umfasst ist.

16. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe b (§ 45 Absatz 1h Satz 1 StVO)

In Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe b ist in § 45 Absatz 1h Satz 1 die Angabe „§§ 2 und 5“ durch die Angabe „§§ 2 und 3“ zu ersetzen.

Begründung:

Der Verweis auf § 5 CsgG in Satz 1 von § 45 Absatz 1h ist nicht nachvollziehbar, denn § 5 CsgG betrifft ausschließlich die Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing und damit keine von der Straßenverkehrsbehörde zu beachtenden Anforderungen bei der Anordnung der für alle Carsharingfahrzeuge geltenden Parkbevorrechtigungen nach § 3 Absatz 2 Nummer 1 CsgG. Satz 2 von § 45 Absatz 1h dagegen betrifft die Anordnung von Parkbevorrechtigungen in Bezug auf Flächen, die für Fahrzeuge eines bestimmten Car-

sharingunternehmens vorgehalten werden: Dass eine solche Anordnung die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis voraussetzt, ergibt sich jedoch nicht aus § 5 CsgG, sondern aus § 3 Absatz 3 Nummer 4 CsgG. Ein Verweis auf § 5 CsgG ergibt auch deshalb keinen Sinn, weil dieser nur die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für Flächen einer Bundesstraße regelt, die straßenrechtliche Anordnung aber auch für Flächen von Straßen nach Landesrecht möglich sein muss. Der Verweis in § 45 Absatz 1h sollte insoweit angepasst werden.

17. Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe d

(§ 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 8 - neu - StVO)

In Artikel 1 Nummer 13 ist Buchstabe d wie folgt zu fassen:

- ,d) In Absatz 9 Satz 4 wird in Nummer 6 der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgende Nummern werden angefügt:
- „7. Erprobungsmaßnahmen ... < weiter wie Vorlage > ...;
 - 8. Fahrradzonen nach Absatz 1i.“ ‘

Begründung:

Fahrradzonen dürfen sich zwar nicht mit Tempo-30-Zonen überschneiden. Es liegt aber auf der Hand, dass Fahrradzonen eine vergleichbare Wirkung haben werden. Sie fördern den Radverkehr und dienen verstärkt der Verkehrsberuhigung und Verkehrsvermeidung in Form von Kraftfahrzeugen. Je mehr Rad Fahrende Fahrradzonen befahren, umso mehr stellen sich künftig Fragen insbesondere zur Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums. Es ist zu erwarten, dass sie ebenso wie die erstmals 1985 zunächst nur versuchsweise eingeführten Tempo-30-Zonen die künftige städtebauliche Entwicklung in den Gemeinden beeinflussen werden. Zur Förderung dieser Entwicklung, auch im Interesse des Klimaschutzes, sowie aufgrund der rechtlich parallelen Ausgestaltung ist es geboten, die Anordnungsvoraussetzungen hinsichtlich der Vorgaben des § 45 Absatz 9 Satz 4 StVO den Tempo-30-Zonen gleichzustellen.

18. Zu Artikel 1 Nummer 15 (§ 47 Absatz 1 Satz 3,
Satz 4 – neu –,
Absatz 2 Nummer 4 Satz 1,
Satz 2 – neu –,
Nummer 6 Satz 1,
Satz 2 und
Satz 3 – neu – StVO)

Artikel 1 Nummer 15 ist wie folgt zu ändern:

a) Buchstabe a ist wie folgt zu fassen:

,a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 3 werden ... (weiter wie Regierungsvorlage).

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Befindet sich der Wohnort oder der Sitz im Ausland, so ist die Behörde zuständig, in deren Bezirk erstmalig von der Erlaubnis Gebrauch gemacht wird.“ ‘

b) Buchstabe b ist wie folgt zu fassen:

,b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 4 wird wie folgt geändert:

aaa) Die Wörter ... (weiter wie Regierungsvorlage).

bbb) Das abschließende Semikolon wird durch einen Punkt ersetzt und folgender Satz wird angefügt:

„Befindet sich der Wohnort oder der Sitz im Ausland, so ist die Behörde zuständig, in deren Bezirk erstmalig von der Genehmigung Gebrauch gemacht wird;“

bb) Nummer 6 wird wie folgt geändert:

aaa) In Satz 1 ... (weiter wie Regierungsvorlage).

bbb) In Satz 2 wird das abschließende Semikolon durch einen Punkt ersetzt und folgender Satz wird angefügt:

„Befindet sich der Wohnort oder der Sitz im Ausland, so ist die Behörde zuständig, in deren Bezirk erstmalig von der Genehmigung Gebrauch gemacht wird;“ ‘

Begründung:

Die vorgesehenen Regelungen dienen der Änderung der Zuständigkeitsregelungen für die Erteilung von Erlaubnissen und Ausnahmegenehmigungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Großraum- und Schwertransporten sowie für Ausnahmen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot für Lkw. Künftig soll bei flächendeckenden Erlaubnissen beziehungsweise Ausnahmegenehmigungen nicht mehr der Sitz oder die Zweigniederlassung des Antragstellers maßgeblich sein, sondern der Wohnort der den Transport durchführenden Person beziehungsweise der Sitz des den Transport durchführenden Unternehmens.

Ungeregt bleibt hierbei jedoch, welche Behörde zuständig ist, wenn eine flächendeckende Erlaubnis beziehungsweise Ausnahmegenehmigung beantragt wird und der Wohnort der den Transport durchführenden Person beziehungsweise der Sitz des den Transport durchführenden Unternehmens im Ausland liegt. Während in diesen Fällen bislang eine Zweigniederlassung eines ausländischen Transportunternehmens zur Begründung einer Zuständigkeit ausreichend war beziehungsweise externe Dienstleister mit der Antragstellung beauftragt werden konnten, besteht künftig für die geschilderten Fälle keine Zuständigkeitsregelung mehr.

Auch ein Rückgriff auf die Zuständigkeitsregelung nach § 47 Absatz 1 Satz 2 StVO (Zuständigkeit der Behörde, in deren Gebiet die Grenzübergangsstelle liegt) ist nur bedingt möglich. Dies kommt nur dann in Betracht, wenn der erlaubnis- beziehungsweise genehmigungspflichtige Verkehr im Ausland beginnt, nicht jedoch bei innerhalb Deutschlands beginnenden Transporten, die durch ausländische Personen oder Unternehmen durchgeführt werden.

Daher ist eine Ergänzung der vorgesehenen Regelung für Fallkonstellationen erforderlich, in denen flächendeckende Erlaubnisse beziehungsweise Ausnahmegenehmigungen von Unternehmen beziehungsweise Personen mit Sitz im Ausland beantragt werden, ohne dass bei der Transportdurchführung ein Grenzübertritt stattfindet. Hierzu wird jeweils eine Anknüpfung an den Ort der erstmaligen Inanspruchnahme der jeweiligen Erlaubnis oder Genehmigung vorgeschlagen.

19. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe a

(Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) laufende Nummer 2.1 Spalte 3 Satz 2,
laufende Nummer 3.2 Spalte 3 Satz 2,
laufende Nummer 9.1 Spalte 3 Satz 2 StVO)

In Artikel 1 Nummer 18 ist Buchstabe a wie folgt zu fassen:

- ,a) In den laufenden Nummern 2.1, 3.2 und 9.1 werden jeweils in Spalte 3 Satz 2 nach dem Wort „Radverkehr“ die Wörter „und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV“ eingefügt.

Begründung:

Die Änderung setzt Ziffer 3 der Entschließung des Bundesrates in seinem Beschluss vom 17. Mai 2019 um, nach der das Zusatzzeichen unter Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 laufende Nummer 9.1 StVO auch den Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen einschließen soll, vor allem um aufwändige Umbeschilderungen zu vermeiden (vergleiche BR-Drucksache 158/19 (Beschluss)). Dieser Grundgedanke gilt auch für die Zusatzzeichen unter Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 laufende Nummer 2.1 und 3.2 StVO.

20. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe a₁ – neu – und
Buchstabe b (Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1)
laufende Nummer 23 und 24.1 StVO)

Artikel 1 Nummer 18 ist wie folgt zu ändern:

a) Nach Buchstabe a ist folgender Buchstabe a₁ einzufügen:

„a₁) In der laufenden Nummer 23 wird Spalte 3 Nummer 1 wie folgt gefasst:

„1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein.“ ‘

b) In Buchstabe b ist in der laufenden Nummer 24.1 in Spalte 3 Nummer 1 folgender Satz 2 anzufügen:

„Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein.“

Begründung:

Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Schaffung neuer Zeichen zur Kennzeichnung des Beginns und Endes von Fahrradzonen ist vorgesehen, dass die Benutzung dieser Zonen durch anderen Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV durch Zusatzzeichen zugelassen werden kann. Es ist davon auszugehen, dass von dieser Möglichkeit in der Praxis regelmäßig Gebrauch gemacht werden wird. Um den Beschilderungsaufwand zu verringern, sollte erlaubt werden, die zugelassenen Verkehrsarten auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abzubilden.

Eine entsprechende Möglichkeit wird in der Verordnung bereits bei Zusatzzeichen nach den laufenden Nummern 2.1, 3.2 und 9.1 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO vorgesehen. Hier sollte ein Gleichklang hergestellt werden.

In diesem Zuge sollte auch eine gemeinsame Abbildung der freigegebenen Verkehrsarten bei Fahrradstraßen ermöglicht werden. Eine Ungleichbehandlung mit Fahrradzonen erscheint nicht gerechtfertigt. Hierzu wird eine entsprechende Ergänzung in Spalte 3 Nummer 1 zu Zeichen 244.1 vorgeschlagen.

In der Praxis sind Zusatzzeichen zur gemeinsamen Zulassung von „Kraftwagen und sonstigen mehrspurigen Fahrzeugen“ sowie „Krafträdern, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträdern und Mopeds“ nach dem Muster



bereits vielfach existent und haben sich als sinnvolle Form der Beschilderung bewährt. Bislang fehlt es jedoch an einer rechtlichen Grundlage (Verankerung in der StVO oder im VzKat) für die Anordnung derartiger Zusatzzeichen.

21. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe a₁ – neu –

(Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) laufende Nummer 23 StVO)

In Artikel 1 Nummer 18 ist nach Buchstabe a folgender Buchstabe a₁ einzufügen:

,a₁) In der laufenden Nummer 23 wird in der Spalte 3 in Nummer 1 folgender Satz angefügt:

„Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße ist gestattet.“ ‘

Begründung:

Der Gesetzgeber hat mit der Ausweisung von Fahrradstraßen die Förderung des Radverkehrs durch den Vorbehalt bestimmter Straßenzüge für diese Verkehrsart zum Ziel. In Fahrradstraßen ist der Radverkehr als Verkehrsart privilegiert, anderer Verkehr darf diesen Straßenzug nur dann ebenfalls befahren, wenn dieses durch Zusatzbeschilderung explizit gestattet wird. Dieses erfolgt für den motorisierten Verkehr in der Regel durch das Zusatzzeichen „Anlieger frei“.

Der Anliegergebrauch ist jedoch eng definiert und beschränkt sich auf die eigentlichen Bewohnerinnen und Bewohner dieser Straße, Inhaberinnen und Inhaber von Geschäften, Praxen, deren Kunden, Besuchern sowie Lieferungen für den entsprechenden Straßenabschnitt. Insofern ist ein schnelleres Erreichen bestimmter Örtlichkeiten durch das Befahren einer Fahrradstraße – auch nur abschnittsweise – für den motorisierten Verkehr kein Tatbestandsmerkmal der

Begrifflichkeit „Anliegen“. Demzufolge darf eine Fahrradstraße an Kreuzungen durch den motorisierten Verkehr nicht überquert werden, ohne dass dies ausdrücklich durch eine hinreichende Beschilderung, zum Beispiel „Queren frei“ gestattet wird.

Ohne entsprechende Freigabe müsste jeder Kraftfahrzeugführende – ausgenommen Anliegerverkehr - durch entsprechende Vorwegweisung bereits auf die im weiteren Verlauf fehlende Möglichkeit der Weiterfahrt hingewiesen werden, um Wendemanöver vor der Kreuzung zu vermeiden. Neben dieser zusätzlichen Beschilderung, welche mit der Intention der „Reduzierung des Schilderwaldes“ schwer zu vereinbaren ist, sind längere Wegstrecken für den Kfz-Verkehr die Folge, welches sich wiederum negativ auf die verkehrsbedingten Immissionsbelastungen für die Bewohnerinnen und Bewohner auswirkt.

Die vorgeschlagene textliche Ergänzung unterstützt das verkehrspolitische Ziel, vermehrt die Einrichtung von Fahrradstraßen zu fördern, und sorgt gleichermaßen für eine Reduzierung der daraus resultierenden negativen Begleiterscheinungen (Schilderwald, Lärm- und Abgasbelastung).

22. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe b

(Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) laufende Nummer 24.1 Spalte 3 Nummer 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe b Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 laufende Nummer 24.1 Spalte 3 Nummer 3 sind nach dem Wort „Fahrrädern“ die Wörter „und Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der eKFV“ einzufügen.

Begründung:

Im Interesse einer weitgehenden Gleichstellung mit dem Radverkehr soll auch das Nebeneinanderfahren mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der eKFV erlaubt sein; die Regelung schließt das Nebeneinanderfahren beider Fahrzeugarten ebenfalls ein.

23. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe c

(Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) laufende Nummer 25 StVO)

Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe c ist zu streichen.

Begründung:

Bussonderfahrstreifen werden eingesetzt, um den ÖPNV zu beschleunigen. Diese für einen attraktiven ÖPNV notwendige Maßnahme würde durch eine grundsätzliche Freigabe von Bussonderfahrstreifen für weitere Kraftfahrzeuge

gefährdet. Je mehr Fahrzeuge auf einem Bussonderfahrstreifen fahren, desto geringer ist die intendierte Beschleunigung des öffentlichen (Bus-)Verkehrs (zumal bei Öffnung des Bussonderfahrstreifens für weitere Kraftfahrzeuge keine durchgehende Anforderung einer ÖV-Beschleunigung an Lichtsignalanlagen möglich ist). Darüber hinaus kann sich die Freigabe von Bussonderfahrstreifen für weitere Kraftfahrzeuge nachteilig auf den Radverkehr auswirken, da Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245) insbesondere in den Innenstädten oft die einzige Radverkehrsführung an mehrspurigen Straßen sind.

Bussonderfahrstreifen sollten daher nicht für Personenkraftwagen oder Krafträder mit Beiwagen, die mit mindestens 3 Personen besetzt sind (mehrfachbesetzte Personenkraftwagen), freigegeben werden können.

Es ist vor dem Hintergrund der vorgesehenen Innovationsklausel für Erprobungsmaßnahmen nicht zwingend erforderlich, als Folgeänderung das Sinnbild für „mehrfachbesetzte Personenkraftwagen“ in § 39 StVO zu streichen.

Für die Zulassung und Bevorrechtigung „mehrfachbesetzter Personenkraftwagen“ auf Bussonderfahrstreifen gibt es noch keine Ermächtigungsgrundlage. Zunächst muss der parlamentarische Gesetzgeber zum Beispiel im StVG darüber entscheiden, ob und inwieweit Verkehrsteilnehmer, die zusammen mit anderen in einem Fahrzeug fahren, gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern bevorrechtigt werden sollen, und gegebenenfalls eine entsprechende Verordnungsermächtigung schaffen. Die Bevorrechtigungsmöglichkeit für „mehrfachbesetzte Personenkraftwagen“ ist im Wesentlichen personenbezogen und nur scheinbar fahrzeugbezogen.

24. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe d₁ – neu –

(Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) laufende Nummer 31 StVO)

In Artikel 1 Nummer 18 ist nach Buchstabe d folgender Buchstabe d₁ einzufügen:

„d₁) In der laufenden Nummer 31 wird in Spalte 3 das Ge- oder Verbot wie folgt gefasst:

„Verbot für den Radverkehr und den Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV).“ ‘

Begründung:

Die am 15. Juni 2019 in Kraft getretene „Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr“ (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung - eKFV) bewirkt unter anderem Änderungen der StVO.

So ist unter § 12 Absatz 3 eKFV aufgeführt, dass das Zeichen 254 (Verbot für Radverkehr) auch für den Verkehr mit Elektrokraftfahrzeugen gelte. Dieses bislang nur in der eKFV verankerte Verkehrsverbot sollte auch in die Anlage 2 der StVO aufgenommen werden, wo die Regelungsgehalte der einzelnen Vorschriftzeichen aufgeführt sind.

25. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe e

(Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) laufende Nummer 41.1 Spalte 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 18 ist Buchstabe e wie folgt zu fassen:

- ,e) In der laufenden Nummer 41.1 werden in Spalte 3 nach dem Wort „Radverkehr“ die Wörter „und Elektrokraftfahrzeuge im Sinne der eKFV“ eingefügt.“

Begründung:

Die Änderung setzt die EntschlieÙung des Bundesrates vom 17. Mai 2019 zu Ziffer 3 um, nach der das Zusatzzeichen unter laufende Nummer 41.1 auch den Verkehr mit Elektrokraftfahrzeugen einschließen soll, vor allem um aufwändige Umbeschilderungen zu vermeiden; auf die Begründung des Bundesrates in BR-Drucksache 158/19 (Beschluss) wird Bezug genommen.

26. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe i

(Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) laufende Nummer 54.4 Spalte 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe i sind in Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 laufende Nummer 54.4 Spalte 3 folgende Wörter einzufügen:

„Ge- oder Verbot

Wer ein mehrspuriges Kraftfahrzeug führt, darf ein- und mehrspurige Fahrzeuge nicht überholen.“

Begründung:

Die Änderung stellt klar, dass das Überholverbot nicht nur für einspurige Fahrzeuge gilt, sondern auch das Überholen mehrspuriger Fahrzeuge einschließt.

27. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe j₁ und j₂ – neu –

(Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) laufende Nummern 63.6 und 64.2 StVO)

In Artikel 1 Nummer 18 sind nach Buchstabe j folgende Buchstaben j₁ und j₂ einzufügen:

„j₁) Nach der laufenden Nummer 63.5 wird folgende laufende Nummer 63.6 eingefügt:

„63.6		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Durch das Zusatzzeichen zu Zeichen 286 wird das Parken für Carsharingfahrzeuge (§ 39 Absatz 11) innerhalb der gekennzeichneten Flächen erlaubt.“</p>
-------	---	---

j₂) Nach der laufenden Nummer 64.1 wird folgende laufende Nummer 64.2 eingefügt:

„64.2		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Durch das Zusatzzeichen zu Zeichen 290.1 wird das Parken für Carsharingfahrzeuge (§ 39 Absatz 11) innerhalb der gekennzeichneten Flächen erlaubt.“</p>
-------	---	---

Begründung:

Eines der Hauptziele der vorgelegten StVO-Novelle ist in der Schaffung von Regelungen zur Einräumung von Parkvorrechtigungen für Carsharingfahrzeuge zu sehen. Die in diesem Zuge vorgesehenen Möglichkeiten zur Privilegierung des Carsharing mittels entsprechenden Fahrzeugen vorbehaltenen Parkplätzen beziehungsweise durch die Möglichkeit zu einer Befreiung von Parkzeitbeschränkungen und Parkgebühren, sind zu begrüßen und erscheinen

geeignet, einen Beitrag zur Förderung des Carsharing zu leisten. Sie werden jedoch nicht als ausreichend angesehen.

Die in diesem Zuge vorgesehenen neuen Zusatzzeichen ermöglichen zwar die Anordnung reiner Carsharing-Parkplätze (allgemein für Carsharingfahrzeuge oder für Fahrzeuge bestimmter Carsharing-Unternehmen) sowie auch die Ermöglichung der Mitnutzung bestimmten Gruppen vorbehaltenen Parkplätze (zum Beispiel Besucherparkplätze in Bewohnerparkzonen), nicht jedoch die Freigabe des Parkens mit Carsharingfahrzeugen in mit Zeichen 286 (eingeschränktes Haltverbot) beschilderten Bereichen oder in mit Zeichen 291.2/291.2 beschilderten Zonen mit eingeschränktem Haltverbot.

Entsprechende Regelungen wären jedoch äußerst sinnvoll, da gerade in Bewohner-Parkzonen (Zeichen 291.1 + Zusatzzeichen) eine Förderung des Carsharing dazu beitragen kann, dass Bewohner auf eigene Pkw verzichten, so dass der (tatbestandsmäßig nach Nummer X. der VwV zu § 45 Absatz 1 bis 1e StVO in einer Bewohnerparkzone stets vorhandene) erhebliche allgemeine Parkdruck gemindert werden kann. Eine entsprechende Regelung würde es unter anderem ermöglichen, nicht-stationsbasiertes Carsharing auch in den Bewohnerparkzonen zuzulassen, sofern und soweit die zuständige Straßenverkehrsbehörde dies im Einzelfall als innerhalb der Zone verträglich ansieht.

Vergleichbare Regelungen wurden für elektrisch betriebene Fahrzeuge bereits durch ein Zusatzzeichen „elektrisch betriebene Fahrzeuge frei“ zu Zeichen 286 (vgl. Anlage 2 zu § 42 StVO; laufende Nummer 63.5) und zu Zeichen 290.1 (vgl. Anlage 2 zu § 42 StVO; laufende Nummer 64.1) geschaffen.

Um die Möglichkeit einer Freigabe von Haltverbots-Bereichen und -Zonen auch für Carsharingfahrzeuge vornehmen zu können, wird daher vorgeschlagen, ein Zusatzzeichen „Carsharingfahrzeuge frei“ zu schaffen und bei Zeichen 286 und 290.1 zu verankern.

28. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe k (Anlage 2 laufende Nummer 68 Spalte 2, Spalte 3 Nummer 1 Buchstabe b, Nummer 3 Buchstabe b und c, Erläuterung Nummer 3 – neu – StVO)

In Artikel 1 Nummer 18 ist Buchstabe k wie folgt zu fassen:

,k) Die laufende Nummer 68 wird wie folgt geändert:

- aa) In Spalte 2 werden nach dem Wort „Fahrstreifenbegrenzung“ die Wörter „und Fahrbahnbegrenzung“ gestrichen und ein Komma und die Wörter „Begrenzung von Fahrbahnen und Sonderwegen“ eingefügt.

bb) Spalte 3 wird wie folgt geändert:

aaa) Der Abschnitt „Ge- und Verbot“ wird wie folgt geändert:

aaaa) In Nummer 1 Buchstabe b wird das Wort „Fahrbahnteil“ durch die Wörter „Teil der Fahrbahn oder des Sonderweges“ ersetzt.

bbbb) In Nummer 3 Buchstabe b werden nach den Wörtern „Parkstände angelegt sind“ die Wörter „oder sich Grundstückszufahrten befinden“ eingefügt.

cccc) In Nummer 3 Buchstabe c wird das Wort „Fahrbahnbegrenzungslinie“ durch die Wörter „Linie zur Begrenzung von Fahrbahnen oder Sonderwegen“ ersetzt.

bbb) Der Abschnitt „Erläuterung“ wird wie folgt geändert:

aaaa) Der Nummer 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Doppellinie ...< wie Vorlage >...“

bbbb) Folgende Nummer wird angefügt:

„3. Als Begrenzung eines Sonderwegs kennzeichnet sie den Verlauf des für den Radverkehr bestimmten Teils des Sonderweges.“ ‘

Begründung:

Der Anwendungsbereich des Zeichens 295 soll auch die Kennzeichnung des Verlaufs von Sonderwegen umfassen. Dies ist insbesondere für Bereiche außerhalb geschlossener Ortschaften, in denen Sonderwege in der Regel ohne eigene Straßenbeleuchtung geführt werden, zweckmäßig. Neue Verbote für die Zufahrt zu land- und forstwirtschaftlichen Flächen sind mit Aufbringen der Kennzeichnung nicht verbunden, weil das Überfahren der Kennzeichnung für alle Arten von Grundstückszufahrten und somit zum Beispiel auch für Feldzufahrten erlaubt ist. Auch für überbreite land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge ergeben sich beim Befahren entsprechender Sonderwege insoweit keine Einschränkungen, wenn sie sich auf solchen nicht innerhalb der Begrenzungslinien bewegen können, da insoweit nur der Verlauf des für den Radverkehr bestimmten Teils gekennzeichnet wird (vergleiche Erläuterung) und sie insoweit nicht Adressat der Begrenzung sind.

Die Änderung ist geeignet, allgemein die Verkehrssicherheit und speziell die Verkehrsführung des Radverkehrs zu verbessern und ist bereits in den Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen, laufende Nummern 9.2.2 und 11.1.11, angesprochen.

29. Zu Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe a bis c

(Anlage 3 laufende Nummer 7 Spalte 3 Nummer 3 Buchstabe b Satz 2,
Nummer 4 Buchstabe b Satz 2,
laufende Nummer 8 Spalte 3 Nummer 4 Buchstabe b Satz 2,
Nummer 5 Buchstabe b Satz 2,
laufende Nummer 10 Spalte 3 Nummer 3 Buchstabe b Satz 2,
Nummer 4 Buchstabe b Satz 2 StVO)

In Artikel 1 ist Nummer 19 wie folgt zu ändern:

- a) Buchstabe a ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In Doppelbuchstabe aa sind die Wörter „am Automaten selbst“ durch die Wörter „allein am Automaten“ zu ersetzen.
 - bb) In Doppelbuchstabe bb sind in Nummer 4 Buchstabe b Satz 2 die Wörter „am Automaten selbst“ durch die Wörter „allein am Automaten“ zu ersetzen.
- b) Buchstabe b ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In Doppelbuchstabe aa sind die Wörter „am Automaten selbst“ durch die Wörter „allein am Automaten“ zu ersetzen.
 - bb) In Doppelbuchstabe bb sind in Nummer 5 Buchstabe b Satz 2 die Wörter „am Automaten selbst“ durch die Wörter „allein am Automaten“ zu ersetzen.
- c) Buchstabe c ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In Doppelbuchstabe aa sind die Wörter „am Automaten selbst“ durch die Wörter „allein am Automaten“ zu ersetzen.
 - bb) In Doppelbuchstabe bb sind in Nummer 4 Buchstabe b Satz 2 die Wörter „am Automaten selbst“ durch die Wörter „allein am Automaten“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Formulierung ist jeweils zu ergänzen, da sie sonst missverständlich ist beziehungsweise das Gewollte nicht klar zum Ausdruck bringt. Darauf hat auch die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände in ihrer Stellungnahme vom 18. Oktober 2019 hingewiesen.

30. Zu Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb

(Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) laufende Nummer 7 StVO)

In Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb sind in der laufenden Nummer 7 in Spalte 3 Nummer 4 Buchstabe a in Satz 1 und Satz 4 das Wort „Parkausweis“ jeweils durch das Wort „Carsharingausweis“ zu ersetzen.

Folgeänderungen:

- a) In Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb sind in Nummer 5 Buchstabe a in Satz 1 und Satz 4 das Wort „Parkausweis“ jeweils durch das Wort „Carsharingausweis“ zu ersetzen.
- b) In Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb sind in Nummer 4 Buchstabe a in Satz 1 und Satz 4 das Wort „Parkausweis“ jeweils durch das Wort „Carsharingausweis“ zu ersetzen.

Begründung:

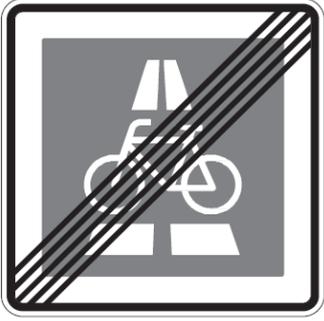
Der Begriff „Parkausweis“ sollte analog zu § 39 Absatz 11 StVO durch den Begriff „Carsharingausweis“ ersetzt werden. Eine Verwendung von unterschiedlichen Begriffen würde vorliegend zu Missverständnissen bei der Rechtsanwendung führen. Es sollten insoweit die Begriffe einheitlich verwendet werden.

Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass weder Maße oder Farbe noch sonstige Merkmale des Carsharingausweises gesetzlich beziehungsweise in der VwV-StVO festgelegt sind.

31. Zu Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe d
(Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) laufende Nummer 24.1 und 24.2 – neu – StVO)

In Artikel 1 Nummer 19 ist Buchstabe d wie folgt zu fassen:

„d) In Abschnitt 9 werden nach der laufenden Nummer 24 folgende Nummern 24.1 und 24.2 eingefügt:

„24.1	<p>Zeichen 350.1</p>  <p>Radschnellweg</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Das Zeichen steht an Radschnellwegen. Es dient der Unterrichtung über den Beginn von Radschnellwegen und der Führung von Radschnellwegen an Knotenpunkten.</p>
24.2	<p>Zeichen 350.2</p>  <p>Ende des Radschnellwegs“</p>	

Folgeänderungen:

Artikel 3 Absatz 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 1 ist in der laufenden Nummer 11 in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „Ifd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 3“ zu streichen.
- b) Nummer 14 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In der laufenden Nummer 52a sind in der Spalte „Tatbestand“ die Wörter „oder Radschnellwegen“ zu streichen.
 - bb) In den laufenden Nummern 52a und 52a.2 ist in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „§ 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 Ifd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 2 § 49 Absatz 3 Nummer 5“ zu streichen.
 - cc) In den laufenden Nummern 52a.1 und 52a.2.1 ist in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „§ 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 Ifd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 2 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, Absatz 3 Nummer 5“ zu streichen.
- c) Nummer 31 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In der laufenden Nummer 140 sind in der Spalte „Tatbestand“ die Wörter „oder einen Radschnellweg (Zeichen 451)“ zu streichen.
 - bb) In der laufenden Nummer 140 ist in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „§ 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 Ifd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 2 § 49 Absatz 3 Nummer 5“ zu streichen.
 - cc) In der laufenden Nummer 140.1 ist in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angabe „§ 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 Ifd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 2 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, Absatz 3 Nummer 5“ zu streichen.

- d) In Nummer 37 ist die laufende Nummer 146a wie folgt zu ändern:
- aa) In der Spalte „Tatbestand“ sind die Wörter „oder einem Radschnellweg (Zeichen 451)“ zu streichen.
 - bb) In der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ ist die Angabe „§ 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 lfd. Nr. 21.1 (Zeichen 451) Spalte 3 Nummer 2 § 49 Absatz 3 Nummer 5“ zu streichen.

Begründung:

Eine bundeseinheitliche Kennzeichnung von Radschnellwegen wird nachdrücklich unterstützt. Das vorgeschlagene Zeichen ist dafür geeignet. Anstatt des vorgeschlagenen Verkehrszeichens mit Regelungsgehalt wird ein Hinweiszeichen für erforderlich, aber auch ausreichend erachtet. Die gegebenenfalls erforderliche Anordnung von Ge- und Verboten kann durch die bestehenden Verkehrszeichen erfolgen.

32. Zu Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe e Doppelbuchstabe bb

(Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) laufende Nummer 22 StVO)

Artikel 1 Nummer 19 Buchstabe e Doppelbuchstabe bb ist wie folgt zu fassen:

,bb) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„Auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr darf nicht gehalten werden. Satz 1 gilt nicht für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV.“ ‘

Begründung:

Das neu eingeführte generelle Haltverbot auf Schutzstreifen soll einen Schutzraum für die Sicherheit des Radverkehrs gewährleisten. In der Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften werden ausdrücklich nur Kraftfahrzeuge als alleiniger Adressat der Regelung benannt. Diese Einschränkung bedeutet jedoch, dass beispielsweise Anhänger oder Gespannfuhrwerke dort künftig geparkt werden dürften. Die vorgesehene Regelung sollte daher auch diese Fälle berücksichtigen und entsprechend angepasst werden.

33. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 01 bis 04 – neu –

(Anlage (zu § 1 Absatz 1) laufende Nummer 2, 2.1, 2.2 und 2.3 BKatV)

In Artikel 3 Absatz 2 sind der Nummer 1 folgende Nummern 01, 02, 03 und 04 voranzustellen:

01. In der laufenden Nummer 2 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „10 €“ durch die Angabe „55 €“ ersetzt.
02. In der laufenden Nummer 2.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „15 €“ durch die Angabe „70 €“ ersetzt.
03. In der laufenden Nummer 2.2 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „80 €“ ersetzt.
04. In der laufenden Nummer 2.3 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „100 €“ ersetzt.

Begründung:

Die Änderung beinhaltet vor allem im Interesse des Fußgängerschutzes auf Gehwegen eine deutliche Anhebung der Regelsanktionen beim vorschriftswidrigen Befahren von Gehwegen und ebenso im Interesse des Radfahrschutzes beim vorschriftswidrigen Befahren linksseitig angelegter Radwege. Besonders das weithin verbreitete und – nicht zuletzt wegen der geringfügigen drohenden Sanktion in Höhe von 10 Euro – im Bewusstsein vieler Fahrer von Elektrokleinstfahrzeugen und vieler Radfahrenden jeden Alters als nahezu selbstverständlich angesehene Fahren auf Gehwegen ist für Fußgänger jeden Alters nicht weniger störend und gegebenenfalls sogar stärker behindernd oder gefährdend als das unzulässige Parken auf Gehwegen; die Beeinträchtigung der Fußgänger durch Fahrzeugverkehr auf Gehwegen ist keineswegs geringer als die Beeinträchtigung von Radfahrern beim unzulässigen Halten auf Schutzstreifen oder die Beeinträchtigung von Fahrzeugführern beim Halten in „zweiter Reihe“. Die Anhebungen lehnen sich daher eng an die neuen Staffellungen der Regelsanktionen mit 55 Euro/70 Euro/80 Euro/100 Euro der laufenden Nummern 51a – 51a.3 (Halten in „zweiter Reihe“), 52a – 52a.4 (Unzulässiges Parken auf Geh- und Radwegen), und 54a – 54a.3 (Unzulässiges Halten auf Schutzstreifen) an. Die Angleichung der Sanktionen beseitigt ein ansonsten drohendes gesetzliches Schutzdefizit zulasten der Fußgänger und soll einen zumindest gleichwertigen Schutz der Fußgänger und Radfahrer bei der Ausgestaltung des Sanktionsrahmens gewährleisten und damit auch zu einer Änderung des Bewusstseins der Verkehrsteilnehmer beitragen.

34. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 5a, 5b und 5c – neu –,
Nummer 24o und 24p – neu – und
Nummer 43 – neu –
(Anlage (zu § 1 Absatz 1) laufende Nummer 39,
39.1, 41, 64, 64.1 und Anhang (zu Nummer 11 der
Anlage) Tabelle 1 Abschnitt a und c BKatV)

Artikel 3 Absatz 2 ist wie folgt zu ändern:

a) Nach Nummer 5 sind folgende Nummern 5a, 5b und 5c einzufügen:

- 5a. In der laufenden Nummer 39 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „40 €“ ersetzt.
- 5b. In der laufenden Nummer 39.1 werden in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „70 €“ durch die Angabe „140 €“ ersetzt und die Wörter „Fahrverbot 1 Monat“ angefügt.
- 5c. In der laufenden Nummer 41 werden in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „70 €“ durch die Angabe „140 €“ ersetzt und die Wörter „Fahrverbot 1 Monat“ angefügt.

b) Nach Nummer 24n sind folgende Nummern 24o und 24p einzufügen:

- 24o. In der laufenden Nummer 64 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „40 €“ ersetzt.
- 24p. In der laufenden Nummer 64.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „50 €“ ersetzt.

c) Nach Nummer 42 ist folgende Nummer 43 anzufügen:

,43. Im Anhang zu Nummer 11 der Anlage wird Tabelle 1 wie folgt geändert:

- a) In Abschnitt a werden in der laufenden Nummer 11.1.5 in der Spalte „Fahrverbot in Monaten bei Begehung innerhalb geschlossener Ortschaften“ und in der laufenden Nummer 11.1.6 in der Spalte „Fahrverbot in Monaten bei Begehung außerhalb geschlossener Ortschaften“ jeweils die Wörter „1 Monat“ eingefügt.
- b) Abschnitt c wird wie folgt geändert:
 - aa) In der laufenden Nummer 11.3.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro bei Begehung innerhalb geschlossener Ortschaften“ die Angabe „15“ durch die Angabe „30“ und in der Spalte „Regelsatz in Euro bei Begehung außerhalb geschlossener Ortschaften“ die Angabe „10“ durch die Angabe „20“ ersetzt.
 - bb) In der laufenden Nummer 11.3.2 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro bei Begehung innerhalb geschlossener Ortschaften“ die Angabe „25“ durch die Angabe „50“ und in der Spalte „Regelsatz in Euro bei Begehung außerhalb geschlossener Ortschaften“ die Angabe „20“ durch die Angabe „40“ ersetzt.
 - cc) In der laufenden Nummer 11.3.3 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro bei Begehung innerhalb geschlossener Ortschaften“ die Angabe „35“ durch die Angabe „70“ und in der Spalte „Regelsatz in Euro bei Begehung außerhalb geschlossener Ortschaften“ die Angabe „30“ durch die Angabe „60“ ersetzt.

dd) In den laufenden Nummern 11.3.4 und 11.3.5 werden in der Spalte „Fahrverbot in Monaten bei Begehung innerhalb geschlossener Ortschaften“ jeweils die Wörter „1 Monat“ und in den laufenden Nummern 11.3.5 und 11.3.6 in der Spalte „Fahrverbot in Monaten bei Begehung außerhalb geschlossener Ortschaften“ jeweils die Wörter „1 Monat“ eingefügt.‘

Folgeänderung:

Artikel 3 Absatz 1 ist wie folgt zu fassen:

„(1) In § 4 Absatz 1 Nummer 3 wird die Angabe „50.1, 50.2, 50.3“ durch die Angabe „39.1, 41, 50, 50.1, 50.2, 50.3, 50a, 50a.1, 50a.2, 50a.3“ und ein Komma ersetzt.‘

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Das bestehende Bußgeldniveau ist insgesamt zu niedrig, um die notwendigen Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit zu erreichen. Höhere Bußgeldsätze führen zu mehr regelkonformen Verhalten und sind insofern geeignet, Unfälle mit Verletzten und Toten zu vermeiden. Bei gravierenden Pflichtverletzungen beim Abbiegen mit Gefährdung, welche in der Praxis zu massiven Schädigungen anderer Verkehrsteilnehmenden führen, müssen daher die Bußgelder erhöht werden und es sind Fahrverbote anzuordnen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass ein qualifizierter Rotlichtverstoß ohne tatsächliche Gefährdungslage ab einer Rotzeit von 1 Sekunde ein Bußgeld von 200 Euro und ein einmonatiges Fahrverbot nach sich zieht, und demgegenüber die tatsächliche Gefährdung von Rad Fahrenden oder zu Fuß Gehenden beim Rechtsabbiegen lediglich zu einem Bußgeld von 70 Euro ohne Fahrverbot führt. Aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ist daher bei Pflichtverletzungen beim Abbiegen eine Anhebung der Regelsätze und zudem beim Abbiegen mit Gefährdung die Anordnung von Fahrverboten geboten, um bei den Verkehrsteilnehmenden das notwendige Bewusstsein für die Gefährlichkeit ihres Fehlverhaltens zu schaffen.

Zu Buchstabe b:

Die derzeitigen Bußgeldsätze bei der Gefährdung von Rad Fahrenden durch Kraftfahrzeug Führende beim Ein- und Aussteigen (sogenanntes Dooring) sind zu niedrig, um die notwendigen Sorgfaltspflichten und damit die Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen. Höhere Bußgeldsätze führen zu mehr regelkonformen Verhalten und sind insofern geeignet, Unfälle mit Verletzten und Toten zu vermeiden. Insbesondere das unachtsame Aussteigen ist eine der

gefahrenträchtigsten Pflichtverletzungen für Rad Fahrende. Um das notwendige Bewusstsein bei Kraftfahrzeug Führenden für die Gefährlichkeit ihres Fehlverhaltens zu schaffen, ist die Anhebung der Regelsätze geboten.

Zu Buchstabe c:

Die derzeitigen Bußgeldsätze für Geschwindigkeitsüberschreitungen sind nicht in ausreichendem Maße geeignet, verkehrsadäquates Verhalten zur Vermeidung von Gefährdungen zu regulieren und Verletzungen der StVO sinnvoll zu ahnden. Höhere Bußgeldsätze für Geschwindigkeitsüberschreitungen führen zu mehr regelkonformem Verhalten und sind insofern geeignet, Unfälle mit Verletzten und Toten zu vermeiden. Aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ist daher bei Geschwindigkeitsüberschreitungen die Anhebung der Regelsätze geboten, um bei den Verkehrsteilnehmenden das notwendige Bewusstsein für die Gefährlichkeit ihres Fehlverhaltens zu schaffen. Zudem ist die Anordnung von Fahrverboten innerhalb geschlossener Ortschaften einheitlich bei Geschwindigkeitsüberschreitungen ab 21 km/h geboten, um die notwendige Lenkungswirkung entfalten zu können.

35. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 9a und 9b – neu –,
Nummer 12a, 12b, 12c und 12d – neu –,
Nummer 13,
Nummer 13a, 13b, 13c und 13d – neu –,
Nummer 17 und
Nummer 24g und 24h – neu –
(Anlage (zu § 1 Absatz 1) laufende Nummer 51, 51.1,
51b, 51b.1, 51b.2, 51b.2.1, 51b.3, 52, 52.1, 52.2, 52.2.1,
53.1, 60 und 60.1 BKatV)

Artikel 3 Absatz 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nach Nummer 9 sind folgende Nummern 9a und 9b einzufügen:
- ,9a. In der laufenden Nummer 51 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „10 €“ durch die Angabe „20 €“ ersetzt.
- 9b. In der laufenden Nummer 51.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „15 €“ durch die Angabe „35 €“ ersetzt.‘

- b) Nach Nummer 12 sind folgende Nummern 12a, 12b, 12c und 12d einzufügen:
- 12a. In der laufenden Nummer 51b wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „15 €“ durch die Angabe „35 €“ ersetzt.
 - 12b. In der laufenden Nummer 51b.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „55 €“ ersetzt.
 - 12c. In der laufenden Nummer 51b.2 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „55 €“ ersetzt.
 - 12d. In der laufenden Nummer 51b.2.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „35 €“ durch die Angabe „55 €“ ersetzt.
- c) In Nummer 13 ist die Angabe „70 €“ durch die Angabe „100 €“ zu ersetzen.
- d) Nach Nummer 13 sind folgende Nummern 13a, 13b, 13c und 13d einzufügen:
- 13a. In der laufenden Nummer 52 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „15 €“ durch die Angabe „25 €“ ersetzt.
 - 13b. In der laufenden Nummer 52.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „40 €“ ersetzt.
 - 13c. In der laufenden Nummer 52.2 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „40 €“ ersetzt.
 - 13d. In der laufenden Nummer 52.2.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „35 €“ durch die Angabe „50 €“ ersetzt.
- e) In Nummer 17 ist die Angabe „70 €“ durch die Angabe „100 €“ zu ersetzen.

- f) Nach Nummer 24f sind folgende Nummern 24g und 24h einzufügen:
- 24g. In der laufenden Nummer 60 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „55 €“ ersetzt.
- 24h. In der laufenden Nummer 60.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „35 €“ durch die Angabe „70 €“ ersetzt.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Durch die Verordnung ist ein Ungleichgewicht in Bezug auf die Sanktionshöhen einiger Ordnungswidrigkeitentatbestände entstanden, der durch diese Änderung beseitigt werden soll. Die Verordnung sieht lediglich eine Erhöhung des Regelsatzes für das Halten in „zweiter Reihe“ (laufende Nummer 51a ff.) vor. Von dem Verstoß des unzulässigen Haltens mit und ohne Behinderung (laufende Nummer 51 und 51.1) gehen ebenfalls Gefahren aus, die jedoch weiterhin nur geringfügig sanktioniert werden. Durch Fahrzeuge, die gegen ein Halteverbot verstoßen, werden Sichtbeziehungen auf Fußgänger und insbesondere auf Kinder eingeschränkt. Wegen der erheblichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ist eine Anhebung der Regelsätze geboten.

Zu Buchstabe b:

Die Anhebung der Regelsätze für Parkverstöße an engen oder unübersichtlichen Straßenstellen und im Bereich einer scharfen Kurve (laufende Nummer 51b ff.) ist ebenfalls geboten, um das entstandene Ungleichgewicht zu beseitigen. Gerade an unübersichtlichen Straßenstellen gehen von Parkverstößen besondere Gefahren aus, denen mit einer angemessenen Sanktionierung begegnet werden muss. Nur so kann bei Verkehrsteilnehmern ein Bewusstsein für die Gefährlichkeit ihres Fehlverhaltens geschaffen werden.

Zu Buchstabe c:

Die Behinderung eines Rettungsfahrzeuges während des Einsatzes kann mit erheblichen Gefahren für Leib und Leben einhergehen, wenn den Helfern der Weg durch Falschparker versperrt wird. Eine deutliche Anhebung der Sanktionshöhe ist geeignet, eine abschreckende Wirkung zu erzeugen. In Anbetracht der objektiven Gefahr, die von dem Verstoß ausgeht, erscheint die Erhöhung des Regelsatzes auf 100 Euro als verhältnismäßig.

Zu Buchstabe d:

Mit den Änderungen wird ebenfalls dem Umstand Rechnung getragen, ein einheitliches Sanktionierungsniveau beizubehalten.

Zu Buchstabe e:

Die Verordnung sieht für einen Parkverstoß vor oder in amtlich gekennzeichneten Feuerwehruzufahrten, der mit einer Behinderung eines Rettungsfahrzeuges im Einsatz einhergeht, eine Anhebung des Regelsatzes von 65 auf 70 Euro vor. Insofern wird auf die Begründung zu Buchstabe c verwiesen.

Zu Buchstabe f:

Dieser Verstoß führt zu einer Behinderung nachhaltiger Mobilitätsformen, was sich in der derzeitigen Sanktionshöhe nicht widerspiegelt. Zudem wirkt sich das Falschparken, wenn es mit einer Behinderung des Schienenfahrzeuges einhergeht, für eine Vielzahl von Personen aus und schränkt deren Mobilität ein.

36. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 17a, 17b und 17c – neu –

(Anlage (zu § 1 Absatz 1) laufende Nummer 54, 54.1, 54.2, 54.2.1, 54.3, 54.3.1, 54.3.2, 54.3.3, 54.4, 54.4.1, 54.4.2, 54.4.3, 54.4.4, 54.4.4.1, 54.4.4.2, 54.4.4.3 BKatV)

In Artikel 3 Absatz 2 sind nach Nummer 17 folgende Nummern 17a, 17b und 17c einzufügen:

- ,17a. In der laufenden Nummer 54 werden in der Spalte „Tatbestand“ die Zahlen „224“ und „299“ gestrichen und in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angaben „lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1,“ sowie „lfd. Nr. 73 (Zeichen 229) Spalte 3 Satz 1“ gestrichen.
- 17b. In den laufenden Nummern 54.1, 54.2, 54.2.1 werden jeweils in der Spalte „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“ die Angaben „lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1,“ sowie „lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1“ gestrichen.

- 17c. Nach der laufenden Nummer 54.2.1 werden folgende laufende Nummern 54.3, 54.3.1, 54.3.2, 54.3.3, 54.4, 54.4.1, 54.4.2, 54.4.3, 54.4.4, 54.4.4.1, 54.4.4.2, 54.4.4.3 eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
54.3	Unzulässig gehalten in den Fällen der Zeichen 245, 299	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 25 (Zeichen 245), lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	55
54.3.1	- mit Behinderung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 25 (Zeichen 245), lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	70
54.3.2	- mit Gefährdung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 25 (Zeichen 245), lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	80
54.3.3	- mit Sachbeschädigung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 25 (Zeichen 245), lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	100
54.4	Unzulässig geparkt in den Fällen der Zeichen 224, 245, 299	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1, lfd. Nr. 25 (Zeichen 245) lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	55

54.4.1	- mit Behinderung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1, lfd. Nr. 25 (Zeichen 245) lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	70
54.4.2	- mit Gefährdung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1, lfd. Nr. 25 (Zeichen 245) lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	80
54.4.3	- mit Sachbeschädigung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1, lfd. Nr. 25 (Zeichen 245) lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	100
54.4.4	- länger als 3 Stunden	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1, lfd. Nr. 25 (Zeichen 245) lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	70
54.4.4.1	- mit Behinderung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1, lfd. Nr. 25 (Zeichen 245) lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	80

54.4.4.2	- mit Gefährdung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1, lfd. Nr. 25 (Zeichen 245) lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	80
54.4.4.3	- mit Sach- beschädigung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 14 (Zeichen 224) Spalte 3 Satz 1, lfd. Nr. 25 (Zeichen 245) lfd. Nr. 73 (Zeichen 299) Spalte 3 Satz 1, § 49 Absatz 3 Nummer 4	100

Begründung:

Die Gefährdungen von Fahrgästen, zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden sowie die Behinderungen des öffentlichen Personennahverkehrs durch verkehrswidriges Halten und Parken in Haltestellenbereichen und auf Bussonderfahrstreifen sind immens. Auch der Kraftfahrzeugverkehr, der öffentliche Personennahverkehr, aber insbesondere der regelmäßig zugelassene Radverkehr werden durch diese Zuwiderhandlungen infolge notwendig werdender risikoreicher Überholmanöver erheblich behindert oder gefährdet.

Halt- und Parkverstöße in Haltestellenbereichen (Zeichen 224, 299) sowie auf Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245) sind den Zuwiderhandlungen des Haltens und Parkens in „zweiter Reihe“ sowie auf Geh-, Rad- oder Radschnellwegen sowie auf Schutzstreifen für den Radverkehr in ihren Auswirkungen „ebenbürtig“ und sind aufgrund der Verhältnismäßigkeit ebenfalls auf das Niveau analog zu den vorgesehenen Erhöhungen für das unerlaubte Halten in „zweiter Reihe“, auf Geh-, Rad- oder Radschnellwegen sowie auf Schutzstreifen für den Radverkehr (55 Euro, 70 Euro, 80 Euro, 100 Euro) anzuheben.

Dazu werden aus den laufenden Nummern 54, 54.1, 54.2, 54.2.1 der Anlage zu § 1 Absatz 1 der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) die Ausführungen zu den Zeichen 224, 299 herausgelöst und als eigenständige Tatbestandsnummern unter den laufenden Nummern 54.3 ff bis 54.4 ff etabliert. Da die Anlage zu § 1 Absatz 1 BKatV bisher speziell für das unerlaubte Halten und Parken auf Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245) gar keine eigenen laufenden Nummern beinhaltet, werden diese nun als neue laufende Nummern 54.3 ff – 54.4 ff eingefügt. Die aus den bisherigen laufenden Nummern 54 bis 54.2.1 herausgelösten Parkverstöße in Haltestellenbereichen (Zeichen 224 und 299) werden dort integriert.

37. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 24a – neu –

(Anlage (zu § 1 Absatz1)

laufende Nummer 55b –neu – BKatV)

In Artikel 3 Absatz 2 ist nach Nummer 24 folgende Nummer 24a einzufügen:

„24a. Nach der laufenden Nummer 55a wird folgende laufende Nummer 55b eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„55b	Unberechtigt auf einem Parkplatz für Carsharingfahrzeuge geparkt (§ 12 Absatz 2 StVO)	§ 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 lfd. Nr. 7 (Zeichen 314) Spalte 3 Nummer 1, 4a, lfd. Nr. 10 (Zeichen 315) Spalte 3 Nummer 1 Satz 2, Nummer 4a, § 49 Absatz 3 Nummer 5	55 €“

Begründung:

Die mit den in Artikel 1 der vorliegenden Änderungsverordnung vorgesehenen Möglichkeiten, die Nutzung bestimmter Parkplätze Carsharingfahrzeugen vorzubehalten, sind zu begrüßen. Nicht nachvollziehbar ist jedoch, dass keine Sanktionierung des unberechtigten Parkens auf Carsharingfahrzeugen vorbehaltenen Parkplätzen vorgesehen wird. Es wird daher eine Regelung analog der mit Blick auf elektrisch betriebene Fahrzeuge vorgesehenen Regelungen vorgeschlagen. Eine Ungleichbehandlung hinsichtlich der Sanktionierung von Verstößen ist nicht nachvollziehbar.

38. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 24b, 24c, 24d, 24e und 24f – neu –

(Anlage (zu § 1 Absatz 1) laufende Nummer 58, 58.1, 58.1.1 und
58.1.2 – neu –, 58.2 und 58.2.1 BKatV)

Artikel 4 Nummer 2 Buchstabe e

(Anlage 13 (zu § 40) laufende Nummer 3.2.7d – neu – FeV)

- a) In Artikel 3 Absatz 2 sind nach Nummer 24a die folgenden Nummern 24b, 24c, 24d, 24e und 24f einzufügen:

24b. In der laufenden Nummer 58 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „55 €“ ersetzt.

24c. In der laufenden Nummer 58.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „80 €“ ersetzt.

24d. Nach der laufenden Nummer 58.1 werden folgende laufende Nummern 58.1.1 und 58.1.2 eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„58.1.1	– mit Gefährdung		90 €
58.1.2	– mit Sachbeschädigung		110 €“

24e. In der laufenden Nummer 58.2 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „30 €“ durch die Angabe „85 €“ ersetzt.

24f. In der laufenden Nummer 58.2.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „35 €“ durch die Angabe „90 €“ ersetzt.“

- b) In Artikel 4 Nummer 2 Buchstabe e ist nach der laufenden Nummer 3.2.7c folgende laufende Nummer 3.2.7d einzufügen:

,	3.2.7d	Unzulässiges Parken in „zweiter Reihe“	58.1, 58.1.1, 58.1.2, 58.2, 58.2.1	,
---	--------	---	---------------------------------------	---

Begründung:

Neben der Anhebung der Geldbuße für das unzulässige Halten in zweiter Reihe (laufende Nummer 51a) muss zwingend auch die Geldbuße für das unzulässige Zweite-Reihe-Parken angehoben werden. Sonst wäre rechtswidriges Halten höher bebußt als rechtswidriges Parken. Dazu wurden entsprechende Qualifikationstatbestände ergänzt.

Aus den vorgenannten Gründen muss entsprechend den Regelungen für das unzulässige Halten in zweiter Reihe auch das unzulässige Parken in zweiter Reihe in den Katalog der Anlage 13 FeV aufgenommen werden. Damit werden auch die benannten Verstöße als verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten eingestuft und mit einem Punkt im Fahreignungs-Bewertungssystem belegt.

39. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 24i – neu – bis 24n – neu –
(Anlage (zu § 1 Absatz 1) laufende Nummer 63, 63.1, 63.2, 63.3, 63.4, 63.5 BKatV)

In Artikel 3 Absatz 2 sind nach Nummer 24h folgende Nummern 24i bis 24n einzufügen:

- 24i. In der laufenden Nummer 63 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „10 €“ durch die Angabe „20 €“ ersetzt.
- 24j. In der laufenden Nummer 63.1 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „10 €“ durch die Angabe „20 €“ ersetzt.
- 24k. In der laufenden Nummer 63.2 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „15 €“ durch die Angabe „25 €“ ersetzt.

- 24l. In der laufenden Nummer 63.3 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „30 €“ ersetzt.
- 24m. In der laufenden Nummer 63.4 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „35 €“ ersetzt.
- 24n. In der laufenden Nummer 63.5 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „30 €“ durch die Angabe „40 €“ ersetzt.

Begründung:

Die vorgesehene Änderung zielt auf eine moderate Erhöhung der Bußgelder für das Parken ohne Parkschein in parkraumbewirtschafteten Zonen. Da die derzeit erhobenen Bußgelder im Vergleich zu den erhobenen Parkgebühren gering ausfallen, kommt es zu einer nicht zufriedenstellenden Einhaltungquote. Durch Erhöhungen der Parkgebühren in den vergangenen Jahren sank der Abstand zwischen Gebühren und drohenden Bußgeldern weiter. Häufig überwiegt für Parkscheinpflichtige mittlerweile der finanzielle Vorteil, keinen Parkschein zu ziehen und dafür ein mögliches Bußgeld in Kauf zu nehmen. Trotz hoher Kontrolldichte liegt beispielsweise in Berlin-Mitte der Anteil der parkscheinpflichtigen Fahrzeuge ohne Parkschein bei circa 43 Prozent.

Aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes ist eine Regeleinhaltung und damit wirkungsvolle Anwendung der Parkraumbewirtschaftung geboten. So erkennen viele umwelt- und klimapolitische Planwerke die Parkraumbewirtschaftung als effektives Instrument der Verkehrsmengensteuerung an und nutzen es bereits. Für das Land Berlin stellt die Parkraumbewirtschaftung einen zentralen Baustein des neuen Luftreinhalteplans dar. Es wird durch die Maßnahme ein Verkehrsrückgang von ca. neun Prozent erwartet, welcher auch für den Klimaschutz, die Lärminderung und die Verkehrssicherheit einen positiven Beitrag leistet. Ein nennenswerter umwelt- und klimapolitischer Effekt kann jedoch nur bei einer hohen Befolgungsquote erreicht werden.

40. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 24q und 24r – neu –

(Anlage (zu § 1 Absatz 1) laufende Nummer 117 und 118 BKatV)

In Artikel 3 Absatz 2 sind nach Nummer 24p folgende Nummern 24q und 24r einzufügen:

- ,24q. In der laufenden Nummer 117 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „10 €“ durch die Angabe „80 €“ ersetzt.

- 24r. In der laufenden Nummer 118 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „100 €“ ersetzt.

Begründung:

Um der Wertigkeit des Lärmschutzes (Schutzgut Gesundheit nach Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz) auch bei Verstößen gegen die Vorschriften des § 30 Absatz 1 Sätze 1, 2 und 3 StVO im Hinblick auf das in der Bußgeldkatalog-Verordnung geregelte Sanktionsniveau angemessen Rechnung zu tragen, sollte in der Anlage zu § 1 Absatz 1 der Regelsatz zur laufenden Nummer 117 (bislang 10 Euro) und zur laufenden Nummer 118 (bislang 20 Euro) jeweils deutlich angehoben werden.

Die Motorrad- und Autoposing-Lärmproblematik lässt sich nur durch eine intensive Überwachung und durch wirkungsvolle Sanktionsmaßnahmen im Sinne der lärm betroffenen Bevölkerung lösen. Aus diesem Grund sind die entsprechenden Regelsätze entsprechend anzupassen. Dem Lärmschutz sollte insoweit der gleiche Stellenwert eingeräumt werden wie der Verkehrssicherheit.

41. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 32a – neu – bis 32d – neu –
(Anlage laufende Nummer 141.1 bis 141.4 BKatV),
Nummer 33
(Anlage laufende Nummer 141.4.1 BKatV),
Nummer 33a – neu – bis 33d – neu –
(Anlage laufende Nummer 141.4.2, 141.4.3, 142, 142a BKatV),
Nummer 39a – neu –
(Anlage laufende Nummer 153 BKatV)

In Artikel 3 Absatz 2 ist die Anlage wie folgt zu ändern:

- a) Nach Nummer 32 sind folgende Nummern einzufügen:

- „32a. In der laufenden Nummer 141.1 ist in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „75 €“ durch die Angabe „100 €“ zu ersetzen.
- 32b. In der laufenden Nummer 141.2 ist in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „55 €“ zu ersetzen.

- 32c. In der laufenden Nummer 141.3 ist in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „50 €“ zu ersetzen.
- 32d. In der laufenden Nummer 141.4 ist in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „15 €“ durch die Angabe „25 €“ zu ersetzen.‘
- b) In Nummer 33 ist in der laufenden Nummer 141.4.1 in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „30 €“ zu ersetzen.
- c) Nach Nummer 33 sind folgende Nummern einzufügen:
- 33a. In der laufenden Nummer 141.4.2 ist in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „35 €“ zu ersetzen.
- 33b. In der laufenden Nummer 141.4.3 ist in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „30 €“ durch die Angabe „40 €“ zu ersetzen.
- 33c. In der laufenden Nummer 142 ist in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „20 €“ durch die Angabe „40 €“ zu ersetzen.
- 33d. In der laufenden Nummer 142a ist in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „25 €“ durch die Angabe „50 €“ zu ersetzen.‘
- d) Nach Nummer 39 ist folgende Nummer einzufügen:
- 39a. In der laufenden Nummer 153 ist in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „80 €“ durch die Angabe „100 €“ zu ersetzen.‘

Begründung:

Zu Buchstabe a, b und c (Nummer 33a und 33b):

Im Hinblick auf das Sanktionsgefüge und um die Verhältnismäßigkeit einzelner Tatbestände im Vergleich zu Verstößen im ruhenden Verkehr (insbesondere laufende Nummer 144-neu) zu wahren, werden auch die Tatbestände der laufenden Nummern 141.1 bis 141.4.3 angepasst.

Zu Nummer 1 Buchstabe c (Nummer 33c und 33d):

Vergleiche Begründung zu Buchstabe a, b und c (Nummer 33a und 33b).

Die Erhöhung des Verwarnungsgeldsatzes erfolgt zudem, um wieder eine ausreichende general- und spezialpräventive Wirkung bei diesen Verstößen entfalten zu können.

Zu Buchstabe d:

Um die Verhältnismäßigkeit einzelner Tatbestände untereinander zu wahren, insbesondere zu den Tatbeständen der laufenden Nummern 142 und 142a, wird auch der Tatbestand der laufenden Nummer 153 angepasst.

42. Zu Artikel 6 (Inkrafttreten)

Artikel 6 ist wie folgt zu fassen:

„Artikel 6

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Artikel 1 Nummer 15 und Artikel 2 Nummer 2 bis 5 treten am 1. Januar 2021 in Kraft.“

Begründung

Bereits heute beklagt die verladende und transportierende Wirtschaft überlange Verfahrensdauern. Eine Verschärfung dieser Situation durch die vorgeschlagene Änderung zur Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit ist dringend zu vermeiden. Daher bedarf es zur Bewältigung der erforderlichen personellen und organisatorischen Veränderungen bei den zuständigen Behörden einer hinreichenden Vorbereitungszeit. Hierzu ist ein gesplittetes Inkrafttreten der Verordnung vorzusehen, so dass die geänderten Zuständigkeiten erst zu einem späteren Zeitpunkt wirksam werden.

Die bisherige Möglichkeit, Anträge auch am Wohnort oder Sitz des Antragstellers zu stellen, soll gemäß der Neuregelung in der Verordnung für Einzelerlaubnisse und -genehmigungen entfallen. Die Folge würde eine Konzentration der Anträge bei den Behörden des Ausgangs- oder Zielorts der Transporte. Dies würde insbesondere Behörden betreffen, in deren Bereich eine Außen-grenze liegt. Diese Behörden würden schlagartig von einem Tag auf den anderen mit zusätzlichen Anträgen in bislang unbekanntem Umfang belastet. Es ist davon auszugehen, dass die Mehrzahl der betroffenen Behörden dies mit dem vorhandenen Personal nicht bewältigen kann.

B

Der Bundesrat hat ferner folgende **E n t s c h l i e ß u n g** gefasst:

1. Der Bundesrat begrüßt die Absicht der Bundesregierung, mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung zur Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs beizutragen sowie mit verschiedenen Ansätzen zur Bevorrechtigung von Carsharing-Fahrzeugen diese Mobilitätsform zu stärken. Hierdurch werden wichtige Rechtsgrundlagen geschaffen, die dabei helfen werden, den Individualverkehr nachhaltiger und klimagerechter zu gestalten sowie die luft-hygienische Situation in Ballungsräumen weiter zu verbessern.

2. Der Bundesrat begrüßt, dass die Bundesregierung Regelungen zur Förderung des Carsharing umsetzt. Der Bundesrat erachtet jedoch die Schaffung weiterer Rechtsgrundlagen zur Umsetzung dieser Regelungen als erforderlich. Bisher wird nur die Art und Weise der Gestaltung der Kennzeichnung aufgegriffen. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, in einer Rechtsverordnung unverzüglich die Einzelheiten der in einem vorgelagerten Verfahren zu erfolgenden Prüfung festzulegen, ob es sich um ein bevorrechtigtes Fahrzeug eines Carsharinganbieters im Sinne von § 2 Carsharinggesetz handelt.

3. a) Angesichts der hohen Zahl an schweren Unfällen – oftmals mit Todesfolge –, die durch ein sogenanntes „Auffahren am Stauende“ verursacht werden, bittet der Bundesrat die Bundesregierung eine Regelung zu schaffen, die das Ausschalten von in Kraftfahrzeugen über 3,5 Tonnen installierten Notbremsassistenzsystemen bei einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h verbietet.

b) Der Bundesrat hält es darüber hinaus für erforderlich, dass Verstöße gegen diese neue Verhaltenspflicht als Ordnungswidrigkeit eingestuft werden und ein angemessenes Bußgeld erhoben wird. Die Bundesregierung wird daher gebeten, hier ebenfalls entsprechende Regelungen zu treffen.

4. Zur Bußgeldkatalog-Verordnung

- a) Der Bundesrat begrüßt die Erhöhung der Geldbußen, etwa im Zusammenhang mit der Behinderung von Rettungskräften und zum Schutz des Radverkehrs sowie die Schaffung neuer Regeltatbestände, unter anderem für das unberechtigte Parken auf Stellplätzen für elektrisch betriebene Fahrzeuge.
- b) Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, das Sanktionsniveau insgesamt, insbesondere für verkehrssicherheitsrelevante Verkehrsordnungswidrigkeiten, zu erhöhen, einerseits um eine hinreichende general- und spezialpräventive Wirkung zu erzielen und andererseits um das Sanktionsgefüge zu wahren.

5. Zur Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Erhöhung von Regeltatbeständen für bestimmte, verkehrsgefährdende Verstöße ist aus Sicht der Verkehrssicherheitsarbeit ausdrücklich zu begrüßen, exemplarisch genannt seien Verstöße gegen die Vorschriften zur Bildung einer Rettungsgasse. Grundsätzlich zu begrüßen sind auch – die zum Teil deutlichen Erhöhungen – bei ausgewählten Verstößen im ruhenden Verkehr, insbesondere zum Schutz des Radverkehrs oder gegen das Parken in zweiter Reihe.

Äußerst problematisch ist jedoch, dass hier selektiv in die BKatV eingegriffen wird, ohne dass das Gesamtsystem der Sanktionen bei Parkverstößen angepasst wird. In der täglichen Praxis ist zu erkennen, dass das Falschparken auf Radverkehrsanlagen, Gehwegen oder in zweiter Reihe vielfach eine unmittelbare Folge daraus ist, dass reguläre Parkstände entlang der Straßen mit Parkraumbewirtschaftung durch PKW blockiert werden, welche entweder überhaupt keinen Parkschein ziehen oder aber die Parkzeit überschreiten. Allein im Jahr 2018 wurden zum Beispiel in Hamburg im Rahmen der Verkehrsüberwachung über 725 000 Verstöße im ruhenden Verkehr angezeigt, davon über 489 000 Parkzeitverstöße. Diese Zahlen sind über die Jahre hinweg konstant und variieren allenfalls durch die Kontrollfrequenz. Eine Verhaltensänderung wird durch Verwarngelder in Höhe von 10 oder 15 Euro erkennbar nicht mehr erreicht. Im Gleichklang mit den genannten Sanktionsanhebungen ist daher in einem zweiten Schritt ergänzend eine Anhebung der Mindestsanktion bei allen Verkehrsverstößen im ruhenden Verkehr auf 20 Euro erforderlich.

Ferner wird vorgeschlagen, die Regelsätze nicht nur im Interesse der Rad Fahrenden für Park- oder Haltverstöße (Zweite Reihe, Radwege, Schutzstreifen) auf 55/70/80/100 Euro zu erhöhen, sondern sie ebenso im Interesse der zu Fuß Gehenden im gleichen Maße auch für die vorschriftswidrige Gehwegbenutzung und so weiter (zum Beispiel durch Radfahrer, E-Roller-Fahrer) zu erhöhen und damit auch dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. Oktober 2019 zur Sicherheit und Attraktivität des Fußgängerverkehrs Rechnung zu tragen.

Begründung:

Zu Ziffer 2:

Die Umsetzung von § 4 Absatz 2 des Carsharinggesetzes erfolgt nur unvollständig. Geregelt wird zwar die Kennzeichnung als Carsharingfahrzeug. Es fehlen allerdings Bestimmungen, die die Voraussetzungen zur Inanspruchnahme der Bevorrechtigungen regeln.

Denn auch mit einem Verweis auf die 35. BImSchV werden nur die Art und Weise der Kennzeichnung sowie die Ausgabe der Plakette geregelt. Darüber hinaus ist jedoch vor Ausgabe der Plakette eine Prüfung der materiellen Anforderungen erforderlich, um festzustellen, ob es sich um ein Carsharingfahrzeug beziehungsweise einen Carsharinganbieter handelt.

Dazu sind zum Beispiel die Vorlage der Rahmenvereinbarung nach § 2 Carsharinggesetz und der Zulassungspapiere erforderlich. Hierbei handelt es sich um eine gewerberechtliche Aufgabe. Erst nach der Feststellung, dass es sich um ein Carsharingfahrzeug beziehungsweise um eine Carsharingflotte handelt, kann die Ausgabe der Carsharingplakette erfolgen.

Zu Ziffer 3:

Auf Autobahnen kommt es häufig zu schweren Unfällen, bei denen ein Lkw zum Teil ungebremst auf ein anderes Fahrzeug auffährt. Notbremsassistenzsysteme warnen die Kraftfahrzeug Führenden bei drohenden Kollisionen und verringern die Geschwindigkeit des Fahrzeugs automatisch. Mithilfe von Notbremsassistenzsystemen kann die Anzahl und Schwere von Auffahrunfällen mit schweren Nutzfahrzeugen deutlich verringert werden. Notbremsassistenzsysteme sind für bestimmte Lkw und Busse (Fahrzeuge der Klassen N2, N3, M2 und M3) bei neuen Fahrzeugtypen nach einem festgelegten Zeitschema abhängig von der Fahrzeugkategorie und -bauart schrittweise seit dem 1. November 2013 verpflichtend vorgeschrieben. Diese Einführung wurde mit dem 1. November 2018 abgeschlossen.

Gemäß der EU-Verordnung ist es jedoch zulässig, dass Notbremsassistenzsysteme über eine Vorrichtung manuell deaktiviert werden können. Dies gilt ebenso für die Regelung Nummer 131 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Notbremsassistenzsystems, die die Kommission künftig verpflichtend anstelle der vorgenannten EU-Verordnung zur Anwendung bringen will.

Dass Notbremsassistentensysteme durch den Fahrer abgeschaltet werden können, widerspricht jedoch dem Sinn der Einführung solcher Systeme, denn diese können ihren Nutzen nur entfalten, wenn sie aktiv sind. Einschränkungen des Abschaltverbots sollen nur bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h gelten, da dies zur Vermeidung von Fehlwarnungen und Fehlaktivierungen bei Notbremsassistentensystemen insbesondere in innerstädtischen Verkehrssituationen bei niedrigen Geschwindigkeiten (zum Beispiel beim Rangieren) in Einzelfällen erforderlich sein kann. Wichtig ist dabei allerdings, dass beim Verlassen des Geschwindigkeitsbereichs das Notbremsassistentensystem automatisch wieder eingeschaltet wird.

Es sollten dabei nicht nur die verpflichtenden Notbremsassistenten eingeschaltet sein, sondern die Verpflichtung sollte sich auch auf im Fahrzeug freiwillig installierte Systeme erstrecken, da anderenfalls eine Lücke zwischen der geringeren Anzahl vorgeschriebener Systeme im Verhältnis zur größeren Zahl vorhandener Systeme entsteht.

Da gegenwärtig nicht absehbar ist, wann die technischen Vorschriften hinsichtlich der Abschaltbarkeit von Notbremsassistentensystemen überarbeitet werden, empfiehlt sich kurzfristig ein zusätzliches verhaltensrechtliches Verbot der Abschaltung.

Die Einstufung der Nichtbenutzung eines Notbremsassistenten als Ordnungswidrigkeit ist die Voraussetzung dafür, dass ein solches Fehlverhalten verfolgt und entsprechend bewehrt werden kann. Eine solche Einstufung entfacht die entsprechende generalpräventive Wirkung.

Zu Ziffer 4:

Insbesondere um die Verkehrssicherheit in der Bundesrepublik Deutschland weiter zu verbessern, ist eine Erhöhung der Sanktionen für Verkehrsverstöße angezeigt. Zum Teil soll dies, insbesondere zum Schutz des Radverkehrs und im Zusammenhang mit der Behinderung von Rettungskräften, mit der XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften umgesetzt werden. Darüber hinaus ist aber auch mit Blick auf die vorgesehenen Änderungen eine Überarbeitung der Bußgeldkatalog-Verordnung insgesamt erforderlich, um wieder eine hinreichende general- und spezialpräventive Wirkung und das Sanktionsgefüge zu wahren.