

## Stellungnahme

des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) e.V.

13.01.2025

## Entwurf Änderung der VwV-StVO (Folgeänderungen StVO-Novelle 2024)

Schreiben des BMDV vom 03.01.2025

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) e.V. bedankt sich für die Einladung zur Verbändeanhörung vom 03.01.2025 und beantwortet diese wie folgt:

### Gesamtbewertung

Aus Sicht des DVR sind die vorgelegten Änderungen der VwV-StVO geeignet, eine **sichere Gestaltung des Verkehrsraums** durch die zuständigen Behörden im Sinne der Vision Zero wirksam zu erleichtern.

Die Neuerungen der StVO werden konsequent umgesetzt und damit den zuständigen Behörden größere Handlungsspielräume eingeräumt.

Besonders hervorzuheben ist die (im Rahmen der StVO mögliche) konsequente Abkehr von der Logik, eine besondere örtliche Gefahrenlage nachweisen zu müssen, hin zu einer Abwägungsentscheidung durch die zuständigen Behörden, teils mit Einbeziehung von Planwerken. Damit wird der für die Verkehrssicherheit sehr wichtige Paradigmenwechsel von der (nachträglichen) Gefahrenabwehr zum **Präventionsprinzip** vollzogen.

Dies wird kombiniert mit dem bereits in der StVO angelegten eindeutigen Vorrang der Sicherheit vor anderen Rechtsgütern, auch in Zusammenhang der in StVG und StVO neu eingefügten Ziele.

Besonders positiv hervorzuheben ist auch die konsequente Klarstellung der **Privilegienfeindlichkeit** der Vorschriften mit der ausdrücklichen Betonung der Schutzbedürftigkeit von Fuß- und Radverkehr sowie dem Anspruch aller Verkehrsarten auf Leichtigkeit.

Beispielhaft sei dazu die neue Vorschrift zu §§ 39 bis 43 StVO (Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) in Art. 1, Nr. 9, Buchstabe a) Rn. 5 des Referentenentwurfs zitiert:

*„Die Leichtigkeit aller Verkehrsarten ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Leichtigkeit des Verkehrs vor. Dabei ist die besondere Schutzbedürftigkeit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und der Menschen mit Behinderung besonders zu berücksichtigen. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des nichtmotorisierten Verkehrs ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“*

Im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit ist anzumerken, dass die Novellierung von StVO und VwV-StVO sehr stark auf die Innerortslage bezogen bleibt, wobei gerade auf Landstraßen besonders viele Menschen getötet und schwer verletzt werden. In diesem Zusammenhang bittet der DVR das Bundesverkehrsministerium um Prüfung, ob **außerorts** zur Verbesserung der Verkehrssicherheit die zulässige Höchstgeschwindigkeit generell angepasst werden sollte, z.B. auf schmalen Landstraßen auf 80 km/h und auf der bevorrechtigten Straße grundsätzlich an allen Kreuzungen und Einmündungen mit klassifizierten Straßen und verkehrswichtigen Gemeindestraßen auf höchstens 70 km/h.<sup>1</sup>

## Anmerkungen zu einzelnen Änderungsvorschlägen

### Zu 1. „Zu §2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge“

Rn. 5 Der DVR hatte bereits bei der Änderung der VwV-StVO im Jahr 2021 den generellen Ausschluss von **Schutzstreifen außerorts** kritisiert. Da nach Kenntnis des DVR die entsprechenden Modellversuche keine negativen Auswirkungen auf das Unfallgeschehen gezeigt haben, sollte die Möglichkeit erhalten bleiben, unter entsprechenden Umfeldbedingungen auch außerorts Schutzstreifen anzuordnen, wenn die zul. Höchstgeschwindigkeit 70 km/h nicht übersteigt.

Der DVR regt zudem an, den Einsatz von **Piktogrammketten** (Sinnbild Radverkehr) in der VwV-StVO zu regeln, um die langjährige Diskussion um deren Rechtmäßigkeit zu beenden und den Behörden ein zusätzliches, wirksames Mittel mit bundesweit einheitlichen Grundsätzen an die Hand zu geben.

### Zu 3. „Zu §26 Fußgängerüberwege“

Es ist zu begrüßen, dass die verkehrlichen Voraussetzungen als Einsatzkriterien für **Fußgängerüberwege** keine Rolle mehr spielen und damit der Handlungsspielraum für eine sichere Gestaltung des Verkehrsraums erweitert wird.

---

<sup>1</sup> Vgl. <https://www.dvr.de/politik/beschluesse/sichere-knotenpunkte-auf-landstrassen>.  
<https://www.dvr.de/politik/beschluesse/hoechstgeschwindigkeiten-auf-landstrassen-und-ueberholverbote-den-gefaehrdungen-anpassen>.

#### Zu 7. „Zu § 35 Sonderrechte“

Hier werden den **gewerblichen Transportdienstunternehmen**, die von der Bundeswehr mit dem Transport ihres schweren Geräts beauftragt werden (i.d.R. Tieflader), Sonderrechte eingeräumt, ohne dass diese zivilen Fahrzeuge mit **Blaulicht und Einsatzhorn** ausgestattet sind. Sie können daher bei diesen Einsatzfahrten andere Verkehrsteilnehmer nicht mittels Blaulicht vor der Nutzung von Sonderrechten warnen wie es aber bei allen in § 35 Abs. 1 StVO genannten Organisationen von VwV-StVO zu § 35 StVO unter I. zwingend gefordert wird. Aus Sicht des DVR sollte dies entweder durch eine Begleitung durch die mit Blaulicht und Einsatzhorn ausgestatteten Einsatzfahrzeuge der Feldjäger gelöst werden oder durch die Aufnahme der gewerblichen Transportdienstunternehmen in die Vorschrift des § 52 Abs. 3 Nr. 1 StVZO (Ausstattung mit Blaulicht).

#### Zu 13. „Zu Zeichen 230 Ladebereich“

Der DVR hatte sich für dieses Verkehrszeichen als weiteres Mittel zur Infrastrukturgestaltung ausgesprochen, um gefährdende Verkehrssituationen im Zusammenhang mit gewerblichen Lieferungen zu verringern. In diesem Zusammenhang werden die neuen Regelungen begrüßt und eine **Evaluation der Ladebereiche im Praxiseinsatz** unter Berücksichtigung der Verkehrsüberwachung angeregt.

#### Zu Nr. 15 „Zu Zeichen 244.1 und 244.2“

Hier sollten neben den Vorschriften zu Fahrradstraßen diejenigen zu **Fahrradzonen** (Zeichen 244.3 und 244.4) möglichst gleichlautend angepasst werden.

#### Zu 19. „Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ Buchstabe b)

##### Zu I.

Der DVR schlägt vor, den nachfolgenden Satz aus der geltenden VwV-StVO zu streichen, da er den Handlungsspielraum für eine präventive Gestaltung des Verkehrsraums, hier Anordnung von Geschwindigkeiten, einschränkt.

Dagegen sollten im Fall, dass bereits häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt wurden, **Geschwindigkeitsbeschränkungen** – als besonders wirksames Mittel zur Verbesserung der Sicherheit – nicht bloß im Einzelfall empfohlen werden.

*„Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen sollen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Dies gilt jedoch nur dann, wenn festgestellt worden ist, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Kraftfahrer eingehalten wird. Im anderen Fall muss die geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen **aus Sicherheitsgründen** können sich im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden.“*

Zu II.

Hier ist der **Vorrang der Sicherheit** vor der Flüssigkeit des Verkehrs unzureichend umgesetzt. Damit besteht ein Widerspruch zum bereits zitierten Art. 1, Nr. 9, Buchstabe a) Rn. 5. Entsprechend sollten die Worte „in der Regel“ gestrichen werden:

*„3. wo Fußgänger oder Radfahrer im Längs- oder Querverkehr in besonderer Weise gefährdet sind; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll auf diesen Abschnitten ~~in der Regel~~ 70 km/h nicht übersteigen.“*

Rn. 13a

Besonders positiv hervorzuheben ist die pragmatische und praxisgerechte **Definition von Spielplätzen** nach den Bauordnungen der Länder **sowie des „hochfrequentierten Schulwegs“** als eingestuftes Hauptschulweg im Rahmen einer Schulwegplanung oder einer modellhaften Betrachtung. Dies dürfte den Handlungsspielraum für eine sichere Gestaltung der Verkehrswege für die besonders schutzbedürftigen Kinder und Jugendlichen in der Praxis erweitern.

Rn. 13b

Begrüßenswert ist auch die vereinfachte Anordnungsmöglichkeit von **Tempo 30 im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen**.

Zu 37. „Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“

Aus Sicht des DVR ist es hier gelungen, **die neuen Anordnungsgründe** sehr praxisgerecht zu regeln und dabei Bezüge zu planerischen Gesamtkonzepten sowie den einschlägigen technischen Regelwerken herzustellen. Gleichzeitig wird die Verkehrssicherheit als höchstes Rechtsgut in diesem Zusammenhang stets gewahrt.

Zu Buchstabe a), dd), hhh) „Bewohnerparkausweise“

Wie bereits mit der Stellungnahme vom 17.07.2024 mitgeteilt, sieht der DVR das Erfordernis einer **Einwilligung** der Antragsteller zur Digitalisierung kritisch.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Vgl. [https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/Stellungnahmen/240718\\_DVR-Stellungnahme\\_Paragraf\\_46\\_StVO\\_Automatisierung\\_Parkausweis.pdf](https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/Stellungnahmen/240718_DVR-Stellungnahme_Paragraf_46_StVO_Automatisierung_Parkausweis.pdf).