Bayerisches Staatsministerium des
Innern, für Sport und Integration

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration
80524 München

KOPIE

Per E-Mail
Regierungen
Landratsämter
Kreisfreie Städte
Große Kreisstädte
Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Südbayern
Niederlassung Nordbayern
Staatliche Bauämter mit Aufgaben des Straßenbaus

nachrichtlich
Präsidien der Bayer. Landespolizei
Präsidium der Bereitschaftspolizei
Fachhochschule für öffentliche Verwaltung und Rechtspflege in Bayern
Fortbildungsinstitut der Bayer. Polizei
Bayer. Städtetag
Bayer. Landkreistag
Bayer. Gemeindetag

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Bearbeiter	München
	C4-3612-10-87	Herr Paulik	17.05.2022
	Telefon / - Fax	Zimmer	E-Mail
	089 2192-2223 / -12272	416	stmi.polizeiverkehr@polizei.bayern.de

Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO);
Rechtsänderungen zum Verhalten im Straßenverkehr

Anlagen
1 gemeinsame Informationsbroschüre von DVR und BMDV
3 Anlagen

I. Vorbemerkung

In den Jahren 2020 und 2021 hat der Bund mit verschiedenen Rechtsänderungen die Regelungen zum Verhalten im Straßenverkehr fortentwickelt. Es handelt sich um folgende Rechtsänderungen:

- 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20.04.2020 (BGBl I S. 814, BR-Drs. 591/19 vom 07.11.2019), mit Änderung vor allem der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), der Ferienreiseverordnung, der Gebührenordnung Straßenverkehr (GebOSt)
- 2. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 18.12.2020 (BGBl I S. 3017, BR-Drs- 578/20 vom 25.09.2020)
- 4. Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 12.07.2021 (BGBl I S. 3091, BR-Drs. 257/21 vom 26.03.2021), mit Neufassung der zentralen Verordnungsermächtigung des § 6 StVG und Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 08.11.2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1, BR-Drs. 410/21 vom 12.05.2021)

Die Schwerpunkte dieser Regelungen betreffen u. a.

- Implementierung der sog. „Vision Zero"
- Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs
- Förderung des Carsharing und die Förderung der Elektromobilität
- Neuorganisation der bisherigen Bundesauftragsverwaltung der Bundesautobahnen, nun bundeseigene Verwaltung (Fernstraßen-Bundesamt, Autobahn GmbH des Bundes)
- Sonstiges.

Mit diesem Rundschreiben soll ein erster Überblick verbunden mit ersten konkreten Anwendungshinweisen für die Praxis der Straßenverkehrsbehörden gegeben werden.

II. Hinweise und Maßgaben

1. Neufassung der Verordnungsermächtigung des § 6 StVG

Die Neufassung der bundesrechtlichen Verordnungsermächtigung des § 6 StVG soll nach den Vorstellungen des Gesetzgebers eine effizientere Anwendung ermöglichen. Sie verfolgt das Ziel, die Formulierung der Ausführungsbestimmungen auf eine höhere Abstraktionsebene zurück zu heben und dabei den bisherigen Ermächtigungsumfang und Anwendungsbereich zu erhalten, ohne ihn auszuweiten (siehe Amtliche Begründung in BR-Drs. 257/21 vom

26.03.2021). Bedeutsam ist diese Neufassung gerade mit Blick auf die Straßenverkehrs-Ordnung. Es wird nun bundesgesetzlich klargestellt, dass die Straßenverkehrs-Ordnung auf Grundlage der Ermächtigung des § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 StVG vorrangig das **Verhalten im Verkehr** (sog. Verhaltensrecht) regelt. Ausgangspunkt der Ermächtigung ist die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen (§ 6 Abs. 1 Satz 1 StVG). Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs haben zum Ziel, dass kein Verkehrsteilnehmer gefährdet (Aspekt der Sicherheit) oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird (Aspekt der Leichtigkeit). Die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs beziehen sich dabei nicht nur auf bestimmte Verkehrsarten (etwa nur den Verkehr mit herkömmlichen Kraftfahrzeugen) oder auf bestimmte Verkehrsvorgänge (etwa nur des fließenden Verkehrs). Die Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung haben vor diesem Hintergrund vor allem den Zweck, die Gefahren des Straßenverkehrs abzuwehren und Verkehrsunfälle zu verhindern. Voraussetzung für ein Handeln der Straßenverkehrsbehörden ist dabei stets eine **Gefahrenlage**, welche von der Straßenverkehrsbehörde festzustellen und auch darzulegen ist (vgl. VGH München, Beschluss vom 28.12.2020, Az. 11 ZB 20.2176).

2. „Vision Zero"

Mit der Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) wird in der VwV zu § 1 StVO die „Vision Zero" als verkehrspolitischer Leitgedanke eingeführt. Erfolgt ist diese Einführung durch Beschluss des Bundesrates (BR-Drs. 410/21(B) vom 25.06.2021). Begründet wird dies damit, dass das oberste Gebot verkehrsbehördlichen Handelns die Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist. Die gegenwärtige Formulierung zum Stellenwert der Verkehrssicherheit und deren Positionierung bisher in der VwV-StVO (siehe Rn. 5 der VwV zu den §§ 39 bis 43 StVO) werden weder dem Rang noch dem Anspruch von Bund, Ländern und Gemeinden an diesen Leitgedanken gerecht. Die Aufnahme in die VwV zu § 1 StVO verdeutlicht den Stellenwert und benennt die gemeinsame Strategie und Verpflichtung zur Ausfüllung der „Vision Zero". **Leitmotiv der „Vision Zero" ist dabei die Vorstellung einer Zukunft, in der niemand im Straßenverkehr getötet oder so schwer verletzt wird, dass er lebenslange Schäden davonträgt.** „Vision Zero" bezeichnet dabei nicht die quantitative Zielmarke „Null", sondern beschreibt vielmehr das quali-

tative Ziel, ernsthafte Personenschäden im Straßenverkehr bestmöglich zu vermeiden (so bereits das Bayerischen Verkehrssicherheitsprogramm 2030).

3. **Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs**

Der erfreulicher Weise stetig wachsende Radverkehr – auch im Zusammenhang mit der zunehmenden Nutzung von Fahrädern mit elektrischem Antrieb – trägt zu einer nachhaltigeren Mobilität bei. Er gewinnt zudem an Bedeutung bei der Lösung vor allem innerstädtischer Verkehrsprobleme und hat vor allem in den Ballungsräumen viel Zukunftspotential. Die gewünschte Zunahme des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr muss mit einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer einhergehen. Dies sicherzustellen ist eine ständige Gemeinschaftsaufgabe von Verkehrs- und Straßenplanung, Straßenbau, Verhaltensrecht und Verkehrsüberwachung.

Die Förderung des Radverkehrs ist deshalb seit jeher ein Schwerpunkt der bayerischen Verkehrspolitik. Grundlage der Radverkehrsförderung ist das „**Radverkehrsprogramm Bayern 2025**" des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (abrufbar im Internet unter www.radverkehr.bayern.de). Die einzelnen Handlungsfelder orientieren sich am **Nationalen Radverkehrsplan 2020 des Bundes**. Im Mittelpunkt steht den Radverkehrsanteil auf 20 Prozent am Gesamtverkehr, gerechnet auf alle Wege, zu heben. Besondere Schwerpunkte sind dabei die Fortführung der hohen Investitionen in den Radwegebau, die Förderung von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen sowie die Konzeption eines Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr.

Die Grundlagen für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen sind wiederum für die Straßenbaubehörden in den **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen** (ERA Ausgabe 2010) niedergelegt. Diese beinhalten auch ein Radverkehrskonzept, nebst Netzplanung (Nr. 1 der ERA Ausgabe 2010).

Die Straßenverkehrsbehörden (und die Polizei) unterstützen die Straßenbaubehörden bei dieser Aufgabe. Die Straßenverkehrsbehörden werden dabei von Amts wegen tätig, soweit aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des (Rad-)Verkehrs in einer streckenbezogenen Betrachtung straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zwingend geboten sind. Sie können auf Anforderung auch unterstützend tätig werden, solange und soweit dies beispielsweise zur

Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO), dazu gehört auch der örtliche Verkehr nebst Straßen- und Wegebau (Art. 28 Abs. 2 GG, Art. 83 Abs. 1 BV), zwingend geboten ist. Letzteres setzt entsprechend qualifizierte kommunale Planungen und Entscheidungen im Vorfeld und als fachliche Grundlage voraus (so bereits BVerwG, Urt. vom 20.04.1994 – NZV S. 493).

Möchte die Straßenverkehrsbehörde zur Förderung des Radverkehrs einem städtebaulichen Konzept – unter Wahrung der für die Verkehrssicherheit geltenden Regelwerke (StVO, VwV-StVO, ergänzend insbesondere ERA, Ausgabe 2010) – folgen, ist gleichwohl das Einvernehmen der Gemeinde notwendig; ihr verbleibt auch in diesem Fall ein Veto- und Abwehrrecht. Zu den Mindestanforderungen, dem hierzu zu beachtenden Abwägungsgebot und dem Grundsatz der Problembewältigung aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht siehe auch die Rechtsprechung, BVerwG, Urt. v. 26.08.1993, BayVWBl. 1994 S. 84, VGH Mannheim, Urt. v. 23.06.1995, NZV 1996 S. 253.

Hinsichtlich der Gestaltung der (straßenverkehrsrechtlich anzuordnenden) Radverkehrsanlagen werden die Straßenverkehrsbehörden ebenfalls auf die ERA hingewiesen (Nr. I.6 der VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO; Rn. 13).

4. Förderung des Carsharing, ergänzend zur Förderung der Elektromobilität

Das Straßenverkehrsrecht ist als sachlich begrenztes Ordnungsrecht **privilegien- und präferenzenfeindlich**. Das folgt so bereits aus der straßenrechtlichen Widmung zur öffentlichen Straße. Denn der Gebrauch der öffentlichen Straße ist damit jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestattet (Gemeingebrauch nach § 7 FStrG, Art. 14 BayStrWG).

Mit dem Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (**Carsharinggesetz** – CsgG) vom 05.07.2017 (BGBl I S. 2230, BR-Drs. 904/16 vom 30.12.2016), zuletzt geändert vom 12.07.2021 (BGBl I S. 3091) musste deshalb eine eigene Ermächtigungsgrundlage für eine Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften geschaffen werden. Sie ermächtigt den Bundesverordnungsgeber zu einer Regelung für die Kennzeichnung privilegierter Fahrzeuge

und zur Einführung von Bevorrechtigungen für Carsharingfahrzeuge und Carsharinganbieter. Ergänzend dazu musste das BayStrWG angepasst werden (siehe dazu Art. 18a BayStrWG). Mit ihr werden nun spezielle Carsharingsmodelle ermöglicht und ein spezielles Parkplatzangebot geschaffen. Nähere Einzelheiten ergeben sich aus dem CsgG und können hier aus Platzgründen nicht dargestellt werden.

5. Neuorganisation der Verwaltung der Bundesautobahnen

Gravierende Änderungen hat auch die Organisation der Bundesautobahnenverwaltung erfahren. Soweit hier relevant, können und sollen hier nur einzelne Aspekte angesprochen werden. Mit der 2. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung wurden mit § 44a StVO und § 46 Abs. 2a StVO besondere Zuständigkeiten des **Fernstraßen-Bundesamtes bzw. der Autobahn GmbH des Bundes** geschaffen. Ergänzt werden diese durch die Überleitungsvorschrift des § 51a StVO. Diese Neuorganisation hat ihre Grundlage im Gesetz zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften vom 14.08.2017 (BGBl I S. 3122). Damit wurden u. a. das Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz (FStrBAG), das Fernstraßen-Überleitungsgesetz (FernstrÜG) und das Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz (InfrGG) verkündet.

Seit 01.01.2021 ist auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes das mit Organisationserlass vom 26.08.2018 (VkBl S. 706) errichtete **Fernstraßen-Bundesamt** zuständig; es ist insoweit auch oberste Straßenverkehrsbehörde (siehe dazu insbesondere Nr. II der VwV zu § 44a StVO; Rn. 2, aber auch Nr. I der VwV zu § 45 Abs. 11 StVO; Rn. 73). Diese Übertragung hat ihre Grundlage in § 4 Abs. 1 FStrBAG.

Für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen ist die **Autobahn GmbH des Bundes** zuständig. Die Möglichkeit der Weiterübertragung beruht auf der Ermächtigung des § 4 Abs. 2 FStrBAG i. V. m. § 44a Abs. 3 Satz 1 StVO. Die Weiterübertragung vom Fernstraßen-Bundesamt auf die Autobahn GmbH des Bundes erfolgte mit Bekanntmachung vom 21.12.2020 (Banz AT 31.12.2020 B5). Dazu ist die Autobahn GmbH des Bundes beliehen (§ 1 InfrGG-Beleihungsverordnung (InfrGGBV)). Die Rechts- und Fachaufsicht über die belie-

hene Autobahn GmbH des Bundes übt das Fernstraßen-Bundesamt aus (Nr. 5 der Bekanntmachung vom 21.12.2020, und VkBl. Heft 2 – 2021 vom 15.12.2020, § 3).

Ausdrücklich ausgenommen von der Weiterübertragung sind Entscheidungen über eine Ausnahme gemäß § 46 Abs. 2a Satz 1 Nr. 4 und Satz 3 bis 5 StVO. Diese Vorschriften regeln die Ausnahmen vom Verbot, Werbung und Propaganda durch Bild, Schrift, Licht oder Ton zu betreiben sowie Anlagen zu errichten oder zu ändern, die vorgenannten Zwecken dienen. Insofern bleiben straßenverkehrsrechtliche Entscheidungen hier beim Fernstraßen-Bundesamt konzentriert.

Ausgenommen sind Aufgaben der **Polizei**. Das wird so auch mit § 4 Abs. 1 Satz 3 FStrBAG klargestellt.

Die Zuständigkeitsgrenze zwischen dem Bund (Fernstraßen-Bundesamt bzw. Autobahn GmbH des Bundes) und dem Land (Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaubehörden für das nachgeordnete Straßennetz) bestimmt sich nach der straßenrechtlichen Widmung; der straßenverkehrsrechtliche Standort der Zeichen 330.1 und 330.2 ist insoweit ohne Belang.

Zur Klarstellung der Aufgabenwahrnehmung und Verantwortlichkeiten ist, wenn sich verkehrsrechtliche Anordnungen über Zuständigkeitsgrenzen hinweg auswirken können, vorher eine gegenseitige Abstimmung der „Gesamtanordnung" geboten. Dies betrifft regelmäßig die Verkehrsregelung an der Nahtstelle Bund/Land im Bereich von Anschlussstellen, aber auch geplante Umleitungen. Allerdings sind jetzt mindestens zwei Anordnungen erforderlich, nämlich von der Behörde nach Landesrecht für die betroffenen Straßen oder Straßenteile außerhalb der Autobahn und von dem Fernstraßen-Bundesamt oder der Autobahn GmbH für den Bereich der Autobahn (so bereits Amtliche Begründung in BR-Drs. 410/21 vom 12.05.2021, S. 116). Es wird in der Regel zweckmäßig sein, solche Anordnungen auf Grundlage gemeinsamer Unterlagen zu verfügen, in denen die Anordnungen der jeweils anderen Seite nachrichtlich vermerkt sind.

Für Bedarfsumleitungen für den Autobahnverkehr bleibt es bei der landesrechtlichen Zuständigkeit der Regierungen (Art. 5 Satz 2 ZustGVerk) und der Kostentragung für die blauen Bedarfswegweiser durch den Bund (§ 5b Abs. 2 Buchst. f StVG).

6. Sonstiges

Die Verhaltensregeln der StVO sind **Ordnungsrecht** und haben den Zweck, die Gefahren des Straßenverkehrs abzuwehren und Verkehrsunfälle zu vermeiden. Hieran hat sich durch die Reformvorhaben nichts geändert. Die StVO bedient sich dazu allgemeiner Verkehrsregeln, welche überall und jederzeit gelten und ihre Grundlage in der Straßenverkehrs-Ordnung selbst haben. Besondere Verkehrsregelungen durch Verkehrszeichen werden demgegenüber nur im Einzelfall und nur dort angeordnet, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist (§ 39 Abs. 1 StVO, § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO). Dies setzt sowohl nach der Gesetzeslage als auch nach der geltenden Rechtsprechung stets eine **Gefahrenlage** und im Rahmen der Ermessensausübung die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme zur Beseitigung oder zumindest Minderung der Gefahrenlage voraus.

Sind mit der Verkehrsregelung auch Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote für den fließenden Verkehr verbunden, ist vielfach auch wegen der Grundrechtsrelevanz der Eingriffe eine **qualifizierte Gefahrenlage** erforderlich (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, aber § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO).

Zu beachten ist auch der Vorbehalt des **Einvernehmens** zugunsten der Gemeinden. Diesen wird damit insoweit ein Abwehr- und Vetorecht eingeräumt. Dieser bundesrechtliche Vorbehalt hat seine Grundlage im Erfordernis kommunaler Vorentscheidungen, beispielsweise durch Bebauungsplan zur Errichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs oder Fußgängerbereichs (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 des Baugesetzbuchs) und dem Umstand, dass damit i. d. R. bauliche Veränderungen am Straßenkörper erforderlich sind.

III. Anlagen

In den Anlagen werden exemplarisch zu einigen wenigen Änderungen ergänzende Hinweise und Maßgaben gegeben.

IV. Weiteres Vorgehen

Die Regierungen werden gebeten, die unteren Straßenverkehrsbehörden zu unterrichten. Diese wiederum werden gebeten, die kreisangehörige Gemeinden als örtliche Straßenverkehrsbehörden zu unterrichten.

V. Anpassungsklausel

Dieses Schreiben ist einer Anpassung zugänglich. Das Erfordernis kann sich insbesondere aus Erkenntnissen der Praxis, aber auch aus Gründen eines möglichst einheitlichen Vollzugs, ergeben. Insofern sind sowohl die vollziehenden Straßenverkehrsbehörden, als auch deren Aufsichtsbehörden eingeladen, bei Bedarf entsprechende Anregungen, möglichst bereits mit einem Lösungsvorschlag, vorzulegen. Die vollziehenden Behörden werden dabei gebeten, den Dienstweg einzuhalten.

gez. Dr. Pfauser
Ministerialrat

Kopie

per E-Mail
C4/Dr. Pfauser
C4/Kralik
C4/Paulik

mit der Bitte, Kenntnis zu nehmen.

Anlage 1

Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs

Vorliegend werden neu eingeführte Instrumente zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit erläutert und für die Praxis kommentiert:

1. **Piktogrammketten Fahrrad**

   Mit der Zunahme der Radfahrenden steigt auch der Bedarf an Radverkehrsinfrastruktur. Auch wenn baulich angelegter Radverkehrsinfrastruktur der Vorzug zu geben ist, lassen insbesondere die vorhandenen Straßenbreiten und die unterschiedlichen Anforderungen an den Straßenraum deren Errichtung nicht immer zu. Ebenso ist es nicht immer möglich, straßenverkehrsrechtlich angeordnete Radverkehrsanlagen zuzulassen. In solchen Fällen können, beispielsweise zum Lückenschluss im Zuge der Netzplanung der Straßenbaubehörden, „*Piktogrammketten Fahrrad*" in geeigneten Streckenabschnitten aufgebracht werden. Diese sind derzeit noch nicht in der Straßenverkehrs-Ordnung verankert. Sie entfalten deshalb auch keine Ge- oder Verbote.
   Es bestehen jedoch keine Einwände, wenn sie durch die Straßenbaubehörden in einer streckenbezogenen Netzplanung eingesetzt werden, um auf das Vorhandensein von Radfahrenden und deren Schutz hinzuweisen.

2. **Nebeneinanderfahren von Fahrrädern (§ 2 Abs. 4 Satz 1 StVO)**

Neu gefasst wurde § 2 Abs. 4 Satz 1 StVO: „*Mit Fahrrädern darf nebeneinander gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird; anderenfalls muss einzeln hintereinander gefahren werden.*"

Diese Regelung ist nicht neu: Es wird klargestellt, – erstens – dass das Nebeneinanderfahren von Rad Fahrenden grundsätzlich erlaubt ist, und – zweitens – dies nur gilt, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird. Das Recht nebeneinander zu fahren, ist damit nicht schrankenlos. Erinnert wird daran, dass von allen Verkehrsteilnehmern, auch von Rad Fahrenden, stets gegenseitige Rücksicht gefordert wird (§ 1 Abs. 1 StVO).

3. **Überholen und ausreichender Seitenabstand (§ 5 Abs. 4 Satz 2 StVO)**

Neu gefasst wurde auch § 5 Abs. 4 Satz 2 StVO: „*Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m. An Kreuzungen und Einmündungen kommt Satz 3 nicht zur Anwendung, sofern Rad Fahrende dort wartende Kraftfahrzeuge nach Absatz 8 rechts überholt haben oder neben ihnen zum Stillstand gekommen sind.*"

Diese Regelung ist ebenfalls nicht neu. Der bisher verwendete unbestimmte Rechtsbegriff „*ausreichenden Seitenabstand*" wurde bereits von der Rechtsprechung im Sinne der nun vorgenommenen Klarstellung konkretisiert (siehe Amtliche Begründung in BR-Drs. 591/19 vom 07.11.2019, S. 75), enthält nun aber eine herausgehobenere Stellung.

Die weiteren allgemeinen Verhaltensregeln zum Überholen und zum Begegnungsverkehr bleiben unberührt. Dies gilt sowohl für diejenigen, die überholen als auch für die diejenigen, die überholt werden. Es gilt deshalb weiterhin beispielsweise auch die allgemeine Verhaltensregel „*Wer ein langsames Fahrzeug führt, muss die Geschwindigkeit an geeigneter Stelle ermäßigen, notfalls warten, wenn nur so mehreren unmittelbar folgenden Fahrzeugen das Überholen möglich ist.*" (§ 5 Abs. 6 Satz 2 StVO).

4. **Rechtsabbiegen mit Schrittgeschwindigkeit (§ 9 Abs. 6 StVO)**

Neu angefügt wurde § 9 Abs. 6 StVO: „*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."

Dies soll bewirken, dass schwere Unfälle von Lastkraftwagen und vergleichbaren Kraftfahrzeugen von je über 3,5 t Gesamtmasse, wie Wohnmobile, Selbstfahrende Arbeitsmaschinen, mit Rad Fahrenden und Fußgängern beim Rechtsabbiegen verhindert werden, wo sich deren Verkehrswege kreuzen (sog. Abbiegeunfälle).

Durch die Reduktion der Geschwindigkeit während des Abbiegevorgangs sollen die Zeitspanne, die der Fahrzeugführer zum Überblicken der Verkehrsfläche hat, verlängert und die Folgen einer möglichen Kollision abgemildert werden. Die Höhe der Schrittgeschwindigkeit ist mit 4 bis 7 km/h, maximal jedoch 10 km/h zu verstehen (vgl. OLG Frankfurt/M., Urt. vom 19. 10. 2017, 22 U 124/15)

5. **Ausdehnung des Parkverbots an bestimmten Kreuzungen und Einmündungen zur verbesserten Sicht auf Rad Fahrende § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO**

Eine wesentlich Änderung hat auch § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO erfahren. *„Das Parken ist unzulässig vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten, 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".*

Das Verbot gewährleistet eine ausreichende Sicht in den Einmündungs- und Kreuzungsbereich und schafft den notwendigen Raum zum gefahrlosen Abbiegen. Durch die neue Regelung soll bewirkt werden, dass sich die Sichtbeziehungen zwischen Fahrbahn und Radweg zum Schutz des Radverkehrs verbessern. Durch die Neuregelung kann die Sichtfläche von bisher 5 m verlängert werden, in den Fällen, in denen rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist. Auf die straßenverkehrsrechtliche Benutzungspflicht des Radwegs kommt es insoweit nicht an.

Besondere Bedeutung kommt hier der neu gefassten VwV zu § 12 Abs. 3 Nr.1 StVO; Rn. 2 zu:

„Wo an einer Kreuzung oder Einmündung die Parkverbotsstrecke von 5 bzw. 8 Metern keine ausreichende Sicht in die andere Straße schafft oder das Abbiegen erschwert, ist diese z. B. durch die Grenzmarkierung (Zeichen 299) angemessen zu verlängern. Wo es erforderlich ist, kann auch die Parkverbotsstrecke von 5 bzw. 8 Metern zur Unterstreichung des Verbots entsprechend gekennzeichnet werden."

Es wird im Interesse eines sicheren und leichten Rad- und Fußverkehrs angeregt, von der entsprechenden Kennzeichnung nach Möglichkeit Gebrauch zu machen. Entsprechend der Vorgabe der VwV ist der Grenzmarkierung (Zeichen 299) grundsätzlich der Vorzug zu geben.

Ergänzender Praxishinweis: Eine Definition der Schnittpunkte der Fahrbahnkante im Fall von nicht rechtwinkelig aufeinandertreffenden Kanten zur besseren Verortung der Parkverbotszonen, wurde vom Bundesrat als nicht praktikabel abgelehnt. Vor Ort kann sich zur Klarstellung „bis wohin gilt das Parkverbot" auch die Absenkung des Bordsteins empfehlen.

6. Mitnahme von Personen auf Fahrrädern (§ 21 Abs. 3 Satz 1 StVO)

§ 21 Abs. 3 Satz 1 StVO wurde wie folgt neu gefasst:
„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 Radverkleidung oder gleich wirksame Vorrichtungen dafür gesorgt ist, dass die Füße der Kinder nicht in die Speichen geraten können."

Damit wird die zulässige Mitnahme auch von **über** siebenjährigen Personen auf entsprechend gebauten und eingerichteten, ein- oder zweispurigen Fahrrädern klargestellt. Die Voraussetzungen zur Personenmitnahme können insbesondere Rikschas (siehe dazu Verlautbarung des BMVBW vom 24.06. 2003, VkBl S. 429) und bestimmte Lastenfahrräder erfüllen, die neben dem Transport von Gütern auch oder ausschließlich für den Transport von Personen gebaut sind und daher über entsprechend geeignete Sitzgelegenheiten für jede Person verfügen.

7. Grünpfeil-Tafel beschränkt auf den Radverkehr (§ 37 Abs. 2 Nr. 1 StVO)

Neu eingeführt wird die Grünpfeil-Tafel, beschränkt auf den Radverkehr.

Auch hier gilt, dass der Radfahrende vorher anzuhalten hat (§ 37 Abs. 2 Satz 3 Nr. 1 Satz 8 StVO). Das Rechtsabbiegen ist bei Zeichen 721 auch dann möglich, wenn der Radfahrende auf der Fahrbahn fährt und nach rechts auf einen Schutzstreifen, einen Radfahrstreifen oder baulich angelegten Radweg abbiegt. Die Grünpfeil-Regelung darf auch weiterhin nicht an Außerortsstraßen angewendet werden.

Die Voraussetzungen zur Anordnung des Grünpfeils für den Radverkehr ergeben sich aus Nr. XI der VwV zu § 37 Abs. 2 StVO.

8. Fahrradzonen (Z 244.3/244.4)

Neu eingeführt wird die Kennzeichnung von Fahrradzonen

„24.1	Zeichen 244.3  Beginn einer Fahrradzone	**Ge- oder Verbot** 1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV darf Fahrradzonen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein. 2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. 3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der eKFV ist erlaubt. 4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.
24.2	Zeichen 244.4  Ende einer Fahrradzone".	

Fahrradzonen stellen eine flächenmäßige Erweiterung der nur streckenmäßig anzuordnenden Fahrradstraßen dar und dienen der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs.

Die Anordnungsvoraussetzungen sind neu in den §§ 45 Abs. 1i, 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 8 StVO verankert. Sie orientieren sich an den für Tempo 30-Zonen bekannten Bestimmungen. Fahrradzonen dürfen nur im Einvernehmen mit der Gemeinde angeordnet werden (§ 45 Abs. 1i StVO).

Die Anordnung einer Fahrradzone darf sich **nicht** mit der Anordnung einer Tempo 30-Zone überschneiden. Die Straßenverkehrsbehörde muss sich deshalb im Einvernehmen mit der Gemeinde zwischen den beiden Zonenvarianten entscheiden.

Innerhalb der Fahrradzone ist in regelmäßigen Abständen das Zeichen 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn aufzubringen. Ebenso wie bei Tempo 30-Zonen gelten nur die Regelungen des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 8 StVO).

Dass die Verkehrsteilnehmer innerhalb geschlossener Ortschaften abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Fahrradstraßen zu rechnen haben, wird ihnen mit § 39 Abs. 1b StVO mitgeteilt.

Nach der neuen VwV zu den Zeichen 244.3 und 244.4; Rn. 1 bis 3 kommen Fahrradzonen in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung einsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

Fahrradzonen kommen deshalb nur in Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung in Betracht. Dies erfordert stets eine Einzelfallprüfung. Klassifizierte Straßen sind i. d. R. keine Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung, da sie in ihrer Gesamtheit ein Straßennetz bilden, das nicht durchbrochen werden sollte. Anhaltspunkte für eine geringe Verkehrsbedeutung können z. B. die Verkehrsmenge sowie die Art der Verkehrszusammensetzung sein.

9. Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen (Z 277.1)

Zeichen 277.1 soll nur dort angeordnet werden, wo aufgrund der örtlichen Verhältnisse, insbesondere von Engstellen, Gefäll- und Steigungsstrecken, oder einer regelmäßig nur schwer zu überblickendenden Verkehrslage ein sicherer Überholvorgang von einspurigen Fahrzeugen nicht gewährleistet werden kann. Im Übrigen wird auf die Nummern III und IV der VwV-StVO zu Zeichen 276 „Überholverbot“ verwiesen.

10. Radschnellweg (Z 350.1/350.2)

Neu eingefügt sind

„24.1	Zeichen 350.1  Radschnellweg	**Erläuterung** Das Zeichen steht an Radschnellwegen. Es dient der Unterrichtung über den Beginn von Radschnellwegen und der Führung von Radschnellwegen an Knotenpunkten.
24.2	Zeichen 350.2  Ende des Radschnellwegs".	

Die Zeichen dienen der Unterrichtung über Radschnellwege und der Führung von Radschnellwegen. Ge- oder Verbote sind damit nicht verbunden.

Radschnellwege sind besonders hochwertige, leistungsstarke, selbstständige Radverkehrsanlagen zur Verbindung wichtiger Verkehrsquellen und –ziele mit hohem Radverkehrsaufkommen über eine größere Entfernung. Der Bau von Radschnellwegen setzt die Einhaltung besonderer baulicher Standards voraus (z. B. kaum Kreuzungen, griffige Oberfläche). Nur mit straßenverkehrsrechtlichen Instrumenten hergestellte Radschnellwege erfüllen diese Voraussetzungen nicht. Erst aus der weiter notwendigen Verkehrsregelung (wie Zeichen 237, 241, 244.1) ergeben sich Benutzungspflichten und Benutzungsverbote für Radschnellwege.

11. Kennzeichnung des Verlaufs von (Rad-)Sonderwegen (Zeichen 295); BR-Drs. 591/19

Das Zeichen 295 kann künftig neben der Begrenzung der Fahrbahn auch zur <u>Kennzeichnung des Verlaufs</u> eines Sonderweges angeordnet werden. Dies ist nach der Begründung des Bundesrates insbesondere für Bereiche außerhalb geschlossener Ortschaften, in denen Sonderwege in der Regel ohne eigene Straßenbeleuchtung geführt werden, zweckmäßig. 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.

Neue Verbote für die Zufahrt zu land- und forstwirtschaftlichen Flächen sind nach der Feststellung des Bundesrates 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 zu Zeichen 295 StVO) und sie insoweit nicht Adressat der Begrenzung sind.

12. Schutzstreifen für Radfahrer (Zeichen 340)

Die Ge- und Verbote zu Zeichen 340 wurden wie folgt geändert:
*„Auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr darf **nicht gehalten** werden. Satz 1 gilt nicht für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV.“*

In der Amtlichen Begründung wird zur Einführung des Haltverbots auf Schutzstreifen erläuternd angemerkt, dass das neu eingeführte generelle Haltverbot auf Schutzstreifen der Tatsache Rechnung trägt, dass der Radverkehr immer wieder durch auf Schutzstreifen haltende Kraftfahrzeuge behindert wird. Rad Fahrende sind in diesen Fällen gezwungen, auf den restlichen Teil des Fahrstreifens auszuweichen und sich in den motorisierten Verkehr einzureihen. Durch die damit einhergehende Gefährdung wird der Zweck des Schutzstreifens, einen Schutzraum für die Sicherheit des Radverkehrs zu gewährleisten, regelmäßig unterlaufen. Um eine ungewollte Ausdehnung des Haltverbots auf den Radverkehr zu vermeiden, werden Kraftfahrzeuge fortan ausdrücklich als alleiniger Adressat der Regelung benannt (vgl. BR-Drs. 591/19 vom 07.11.2019).

Es gelten nun hinsichtlich des Haltens und Parkens sowohl für Radfahrstreifen (Zeichen 237 mit Zeichen 295) als auch Schutzstreifen für Radfahrer die bundesrechtlich gleichen Verbotsregelungen.

Eine Wiederherstellung der alten Regelungslage für bestehende oder neue Schutzstreifen für Radfahrer scheidet grundsätzlich aus.

a) Die Einschränkung des mit Zeichen 340 angeordneten Haltverbots durch andere Verkehrszeichen, wie Zeichen 286 oder Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“, ist nicht möglich.

b) Die Kombination der Zeichen 340 und 286 würde sich hinsichtlich der gesetzlich vorgegebenen Verbotsregelung widersprechen; den Verkehrsteilnehmern kann nicht zugemutet werden zu entscheiden, ob an gleicher Stelle das (absolute) Haltverbot des Zechens 340 oder das (einschränkte) Haltverbot des Zeichens 286 gelten wird.

c) Die Anordnung eines Zusatzzeichens ohne die gleichzeitige Anordnung eines (Blech-)Verkehrszeichens ist unzulässig. Anderes gilt nur zur Gewährung eines Benutzungsrechts linker Radwege durch den Radverkehr (vgl. § 2 Abs. 4 StVO).

Generell kommt im Spannungsfeld zwischen den Bedürfnissen des Verkehrs, der Anwohner und des Gewerbes sowie dem Wunsch nach Förderung des Radverkehrs im innerstädtischen Bereich durch Neuaufteilung der Verkehrsflächen den Kommunen eine zentrale Rolle zu. Diese haben im Rahmen ihrer Bemühungen den Radverkehr zu fördern, bei der Wahl der Mittel im Rahmen ihrer Planungshoheit in einer Gesamtabwägung die unterschiedlichen Verkehrsarten und die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft in einen angemessenen Ausgleich zu bringen.

13. Zentralstelle Radverkehr bei der Landesbaudirektion Bayern

Für mehr Radverkehr braucht es künftig auch die Bündelung von Know-how und Beratungskompetenz. Dazu richtet der Freistaat eine Zentralstelle Radverkehr bei der Landesbaudirektion Bayern ein, die im Jahr 2022 ihre Arbeit aufnehmen soll. Die Zentralstelle Radverkehr soll die Kommunen bei der Steuerung und Koordinierung von bedeutsamen interkommunalen Radweg-Projekten wie etwa bei Radschnellwegen unterstützen. Zudem sollen die Kommunen bei der Umsetzung einzelner Projekte beratend unterstützt und begleitet werden. Des Weiteren wird die Zentralstelle für die Kommunen Musterunterlagen und Handreichungen erarbeiten und bereitstellen sowie statistische und Bündelungsaufgaben im Zusammenhang mit der Radverkehrsförderung wahrnehmen. Gleichzeitig soll die Zentralstelle landesweite operative Aufgaben zur Stärkung des Radverkehrs übernehmen. Nähere Informationen hierzu wird das StMB noch verlautbaren.