

Positionspapier / 2023

# Änderungsvorschläge zum Straßenverkehrsrecht – für eine gute Mobilitätswende

Vorschläge zur Änderung von Gesetzen, Verordnungen  
und Verwaltungsvorschriften



---

# Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)  
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln  
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000  
info@vdv.de · www.vdv.de



@DieVerkehrsunternehmen



@VDV\_Verband



die-verkehrsunternehmen



app.vdv.de

## **Ansprechpartner in der Hauptgeschäftsstelle:**

### **Dr. Thomas Hilpert-Janßen**

T 0221 57979-158

F 0221 57979-8158

hilpert-janssen@vdv.de

### **Dr. Volker Deutsch**

T 0221 57979-130

F 0221 57979-8130

deutsch@vdv.de

### **Daniel Brand**

T 0221 57979-116

F 0221 57979-8116

brand@vdv.de

## **Gremienbeteiligungen:**

Allgemeiner Ausschuss für Recht

Betriebsausschuss

Allgemeiner Ausschuss für Planung

Ausschuss für Kraftfahrwesen

---

Bildquelle

Titel      istockphoto.com | Bet\_Noire

# Inhalt

Impressum.....	2
A. Anlass für das Positionspapier.....	6
B. Einzelne Änderungsnotwendigkeiten .....	7
I. StVO .....	8
§ 8 Abs. 1 – Vorfahrt der Schienenbahnen an internationales Recht anpassen .....	8
§ 10 – Vorfahrt der Schienenbahnen an internationales Recht anpassen.....	8
§ 19 Abs. 1 Satz 1 – Vorrang der Schienenbahnen an internationales Recht anpassen.....	9
§ 19 Abs. 1 Satz 2 (neu) – Zusatzzeichen für eine Ausweitung auf Linienbusse.....	10
§ 20 Abs. 2 Satz 4 (neu) – Ausstieg auf die Fahrbahn .....	11
§ 20 Abs. 5 Satz 1 - Abfahren von Haltestellen, hier: Einführung der Vorfahrt.....	11
§ 39 Abs. 4 Satz 3 (neu) – Verkehrszeichen, hier: weiße Trägertafel.....	11
§ 40 Abs. 7, Anlage 1, Zeichen 151 und 156 – Schienenbahnen, hier: Spitzensignal.....	12
§ 41 Abs. 1, Anlage 2, Zeichen 201 – neues Zusatzzeichen.....	12
§ 41 Abs. 1, Anlage 2, Zeichen 224 – Haltestellenschild, hier: Geltungsbereich.....	13
§ 41 Abs. 1, Anlage 2, Zeichen 224 – Haltestellenschild, hier: Halteverbot.....	13
§ 41 Abs. 1, Anlage 2, Zeichen 245 – Bussonderfahrstreifen, hier: Bildunterschrift.....	13
§ 41 Abs. 1, Anlage 2, Zeichen 245 – Bussonderfahrstreifen, hier: andere Verkehre .....	14
§ 41 Abs. 1, Anlage 2, Zeichen 271 (neu) – Verbot des Linksabbiegens.....	14
§ 41 Abs. 1, Anlage 2, Zeichen 295 – Fahrstreifenbegrenzung u. a .....	15
§ 42 Abs. 2, Anlage 3, Zeichen 351 und 352 (neu) – Beginn einer Haltestelle.....	15

II.	VwV-StVO .....	16
	Zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO, Rn. 28 .....	16
	Zu § 29 Abs. 3 Satz 1 StVO, Rn. 95 und Rn. 99 .....	16
	Zu Zeichen 201, dort Nr. V (Benehmensregelung).....	17
	Zu Zeichen 201, Andreaskreuz (weiße Bordsteine).....	17
	Zu Zeichen 201, Andreaskreuz (Folgeänderungen zu § 19 StVO) .....	17
	Zu Zeichen 205, Vorfahrt gewähren.....	18
	Zu Zeichen 245, Bussonderfahrstreifen, dort Nr. II Nr. 4 Satz 3, Rn. 6 (Radverkehr).....	18
	Zu Zeichen 245, Bussonderfahrstreifen, dort Nr. III Nr. 2, Rn. 16 (Markierung) .....	19
	Zu Zeichen 245, Bussonderfahrstreifen, dort Nr. II Nr. 12, Rn. 14 (Mindestzahl).....	20
III.	BKatV .....	21
	Nr. 36 BKatV (Behinderung von Schienenbahnen durch Linksabbiegen) .....	21
	Nr. 59 und 60 BKatV (Halten und Parken im Schienenbereich) .....	21
	Nr. 96, 96.1 und 96.2 BKatV (Ermöglichen des Abfahrens von einer gekennzeichneten Haltestelle) .....	22
C.	Fazit.....	23

---

## A. Anlass für das Positionspapier

Der ÖPNV ist als Rückgrat des Umweltverbundes zusammen mit Fuß- und Radverkehr ein integraler Teil einer Mobilitätswende. Zum Kern einer nachhaltigen und klimawirksamen Mobilitätsstrategie gehört dabei jedoch nicht nur, dass der Umweltverbund gefördert wird. Vielmehr sind zusätzlich sowohl Autoverkehre zu vermeiden, zu verlagern und verträglich zu gestalten als auch ein menschlicher Maßstab zum Ausgangspunkt für die Planung lebenswerter Städte und Gemeinden zu machen. Hinzu kommt, dass Interessenskonflikte zwischen Autoverkehren und Umweltverbund zu Gunsten des Umweltverbundes aufgelöst werden. Dem steht in der Praxis aber beispielsweise entgegen, dass Vorrangregelungen für den Umweltverbund auch bei kommunalpolitischem Wunsch in vielen Fällen nicht umsetzbar sind, weil der vorgegebene Rahmen des Straßenverkehrsrechts historisch stark auf die Belange des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet ist. Auch sind wichtige Ziele wie der Klima- und Umweltschutz, der Schutz der Gesundheit oder eine hohe Stadtverträglichkeit der Verkehre bislang im Straßenverkehrsrecht nicht explizit verankert.

Dies hat nicht zuletzt historische Gründe. Denn das Straßenverkehrsrecht entwickelte sich seit Anfang des letzten Jahrhunderts aus der Notwendigkeit heraus, den motorisierten Individualverkehr zu regeln. Dem lag jedoch nie der Gedanke zu Grunde, diesen Verkehr in Frage zu stellen. Vielmehr galt es vor allem, die „Sicherheit und Leichtigkeit“ des Verkehrs von Pkw und Lkw sicherzustellen. Die Sicherung der Ansprüche des Umweltverbundes fand daher – wenn überhaupt – nur untergeordnet Berücksichtigung.

Die nachfolgend aufgeführten Änderungsnotwendigkeiten im Straßenverkehrsrecht stellen insoweit keine grundsätzlichen Änderungen dar, sondern sollen in einem ersten Schritt zeigen, wie sich mit überschaubarem Abstimmungsaufwand Änderungen im bestehenden System das Straßenverkehrsrecht im Hinblick auf klimafreundlichen Verkehr verbessern lässt. Inhaltlich steht die Perspektive des ÖPNV im Vordergrund. Es ist ein Schritt in die politisch gewollte Richtung einer lebenswerten und nachhaltigen Gestaltung der Städte und Gemeinden der Zukunft.

Gleichwohl müssen ÖPNV, Rad- und Fußverkehr in einem zweiten Schritt im Straßenverkehrsrecht insgesamt gestärkt werden, damit sie ihren Beitrag zur Mobilitätswende leisten und ausbauen können. Ein wichtiger und grundsätzlicher Schritt wäre dabei auch eine neue allgemeine Zweckbestimmung im Straßenverkehrsgesetz, die Nachhaltigkeits- und Gemeinwohlziele neben der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs benennt. Diese grundsätzlichen Überlegungen dürfen aber nicht daran hindern, die notwendigen ersten Schritte zu unternehmen. Die in diesem Positionspapier dargestellten Änderungsnotwendigkeiten sind hier ein kleiner, aber wichtiger Anfang.

**Eine Wende in der Mobilitätspolitik erfordert auch eine Wende im Verkehrsrecht.**

---

## B. Einzelne Änderungsnotwendigkeiten

Notwendige Änderungen im Straßenverkehrsrecht betreffen insbesondere die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die hierzu erlassene Allgemeine Verwaltungsvorschrift VwV-StVO. Darüber hinaus ergeben sich aber auch Anpassungsbedarfe bei der Sanktionierung von Verstößen gegen die StVO, mithin in der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV).

Eine grundlegende Änderung des Straßenverkehrsrechts muss dagegen im Straßenverkehrsgesetz (StVG) ansetzen. Dort müssen nachhaltige und gemeinwohlorientierte Ziele formuliert werden, um eine gesicherte Grundlage für weitere, entsprechende Maßnahmen in den auf Grund des StVG erlassenen Rechtsverordnungen schaffen zu können. Außerdem sollten dort bestehende Kostentragungspflichten für die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (§ 5b Abs. 2 lit. a und b StVG) beseitigt werden. Dies bedarf jedoch hinsichtlich des ersten Punktes einer weitergehenden politischen und rechtlichen Diskussion, die zum einen diese Darstellung überfrachten und zum anderen eine schnelle Änderung des Rechtsbereichs verhindern würde. Hinsichtlich der Kostentragungspflichten für Schienenbahnen müsste auch eine abgestimmte Änderung mit dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) herbeigeführt werden.

Daher beschränkt sich nachfolgende Darstellung auf die folgenden Themen:

- StVO
- VwV-StVO und
- BKatV.

Vorschläge für Änderungen und Neuformulierungen werden in diesem Positionspapier durch Unterstreichungen, Vorschläge für Streichungen werden dagegen als ~~durchgestrichen~~ markiert.

## I. StVO

### § 8 Abs. 1 – Vorfahrt der Schienenbahnen an internationales Recht anpassen

Die Regelung des § 8 Abs. 1 trägt der zwingenden<sup>1</sup> völkerrechtlichen Vorgabe, Schienenfahrzeugen an Kreuzungen grundsätzlich die Vorfahrt zu gewähren<sup>2</sup> nicht Rechnung. Dies ist nicht nur völkerrechtswidrig, sondern fördert auch Missverständnisse anderer Verkehrsteilnehmer über den Vorrang von Schienenfahrzeugen an anderer Stelle<sup>3</sup>, was zu erheblichen Verkehrsgefährdungen führen kann. Ein Teil der Verkehrsunfälle mit Straßenbahnen könnte vermieden werden, wenn der Grundsatz „*Schienenfahrzeuge haben Vorfahrt*“ als allgemeines Prinzip, das nur durch besondere Anordnung im Einzelfall (z. B. von Lichtzeichen oder Verkehrszeichen) durchbrochen werden kann, im Einklang mit dem StVÜ<sup>4</sup> im deutschen Straßenverkehrsrecht und damit im Bewusstsein aller Verkehrsteilnehmer verankert würde.

Lösung:

In § 8 wird ein neuer Abs. 1b mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„Schienenbahnen ist Vorfahrt zu gewähren.“

### § 10 – Vorfahrt der Schienenbahnen an internationales Recht anpassen

Die Regelung des § 10 StVO trägt der zwingenden völkerrechtlichen Vorgabe<sup>5</sup>, Schienenfahrzeugen an Kreuzungen grundsätzlich die Vorfahrt zu gewähren<sup>6</sup> ebenfalls nicht Rechnung. Dies führt vor allem an Kreuzungen mit Übergängen von besonderem oder unabhängigem Bahnkörper (vgl. § 16 Abs. 4 BOStrab) zu straßenbündigem Bahnkörper zu sach- und verkehrswidrigen Ergebnissen. So ist nach § 10 de lege lata eine Schienenbahn an jedem solchen Übergang ohne besondere Anordnung von Verkehrszeichen allen anderen Verkehrsteilnehmern nachgeordnet und den Fahrern der Schienenbahnen obliegt eine stark gesteigerte Sorgfaltspflicht. Das kann dazu führen, dass auf Grund der Größe und Masse von Schienenfahrzeugen ein Einfahren auf den straßenbündigen Bahnkörper erheblich erschwert oder gar faktisch unmöglich gemacht wird. Dies widerspricht nicht nur der vom StVÜ geforderten Regelung<sup>7</sup>, sondern führt auch zu zahlreichen Missverständnissen anderer Verkehrsteilnehmer über den Vorrang von Schienenfahrzeugen an anderer Stelle (vgl. Fn. 3), was eine erhebliche Verkehrsgefährdung darstellt. Ein Teil der Verkehrsunfälle mit Straßenbahnen könnte voraussichtlich vermieden werden, wenn der Grundsatz „*Schienenfahrzeuge haben Vorfahrt*“ im Einklang mit dem StVÜ als allgemeines Prinzip, das nur durch besondere Anordnung im Einzelfall (z. B. Lichtzeichen oder

<sup>1</sup> Vgl. Art. 29 Abs. 2 Satz 2 des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 [StVÜ] sowie Art. 1 und Ziff. 21 des Anhangs des Europäischen Zusatzabkommens zum StVÜ vom 1. Mai 1971 [ZStVÜ]. Deutschland hat insoweit auch keinen Vorbehalt erklärt (vgl. BT-Drs. .8/178, S. 310 ff, BGBl. 1979, Teil II, S. 932 ff.).

<sup>2</sup> Art. 18 Abs. 7 i. V. m. Art. 29 Abs. 2 Satz 2 StVÜ.

<sup>3</sup> Z. B. Fußgänger- oder Radüberwege, an denen Schienenfahrzeuge nach § 19 sogar ohne Andreaskreuz Vorrang haben.

<sup>4</sup> Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 [StVÜ].

<sup>5</sup> Vgl. Art. 29 Abs. 2 Satz 2 StVÜ sowie Art. 1 und Ziff. 21 des Anhangs des ZStVÜ.

<sup>6</sup> Art. 18 Abs. 7 i. V. m. Art. 29 Abs. 2 Satz 2 StVÜ.

<sup>7</sup> Die Bundesrepublik hat einen Vorbehalt zu Art. 18 Abs. 3 StVÜ erklärt, vgl. BGBl. 1979, Teil II, S. 932.

Verkehrszeichen) durchbrochen werden kann, im deutschen Straßenverkehrsrecht und damit im Bewusstsein aller Verkehrsteilnehmer verankert würde.

Lösung:

In § 10 Satz 1 werden nach dem Wort „Wer“ die Wörter „mit einem nicht schienengebundenen Fahrzeug“ eingefügt.

### **§ 19 Abs. 1 Satz 1 – Vorrang der Schienenbahnen an internationales Recht anpassen**

Die Regelung zum Vorrang in § 19 Abs. 1 Satz 1 weist erhebliche Widersprüche zu nationalem und zum Völkerrecht auf. Nach Art. 1 Buchstabe i) und Art. 19 StVÜ ist – anders als in § 19 – insbesondere die Anordnung eines Andreaskreuzes keine konstitutive Voraussetzung für einen Vorrang der Schienenfahrzeuge an Bahnübergängen von Straßen für Kraftfahrtverkehr. Vielmehr gilt nach Art. 1 lit. i), Art. 19 lit. b) und c) StVÜ der Vorrang der Schienenfahrzeuge grundsätzlich an jeder höhengleichen Kreuzung von Straßen und Eisenbahnen sowie Straßenbahnschienen auf eigenem Schienenkörper. Das Andreaskreuz ist völkerrechtlich lediglich eine Kennzeichnung dieses Vorrangs. Diese Grundentscheidung liegt auch der Regelung in § 11 EBO zu Grunde, die ebenfalls für den Vorrang kein Andreaskreuz fordert und deshalb im Gegensatz zur Regelung des § 19 steht. Ebenfalls haben Schienenfahrzeuge an Bahnübergängen von Fuß-, Rad-, Feld- und Waldwegen auch nach der StVO ohne Andreaskreuz Vorrang. Diese uneinheitliche Regelung des Vorrangs in § 19 kann zu Missverständnissen und damit zu zusätzlichem Gefährdungspotenzial im Verkehr führen. Daher sollte die Regelung ebenso klar und eindeutig sein, wie es das StVÜ vorgibt. Dem kann auch nicht Art. 29 Abs. 2 StVÜ entgegengehalten werden, da diese Abweichung nur Straßenbahnen auf straßenbündigem Bahnkörper („Schienenfahrzeuge auf der Straße“) erfasst, nicht aber andere Schienenfahrzeuge, insbesondere Eisenbahnen oder Straßenbahnen auf eigenem Bahnkörper.

Eine konsistente und leicht verständliche sowie für möglichst alle Fälle einheitliche Regelung an den gefährlichen Konfliktpunkten höhengleicher Kreuzungen von Straßen und Schienenwegen ist im Interesse der Verkehrssicherheit unerlässlich. Dafür hat das StVÜ einen sinnvollen und verbindlichen Rahmen vorgegeben, der nunmehr im deutschen Straßenverkehrsrecht umgesetzt werden sollte.

Die Änderungen in Abs. 2 ff. sind bloße Folgeänderungen.

Lösung:

§ 19 wird wie folgt neu gefasst:

- (1) *Schienenfahrzeuge haben auf Bahnübergängen Vorrang [...]. Der Straßenverkehr darf sich ~~sehen~~ Bahnübergängen nur mit mäßiger Geschwindigkeit nähern, wenn diese mit einem Andreaskreuz gekennzeichnet sind. Wer ein Fahrzeug führt, darf an Bahnübergängen vom Zeichen 151, 156 an bis einschließlich des Kreuzungsbereichs von Schiene und Straße Kraftfahrzeuge nicht überholen.*
- (2) *In Hafen- und Industriegebieten haben Schienenfahrzeuge Vorrang, wenn an den Einfahrten das Andreaskreuz mit dem Zusatzzeichen „Hafengebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ oder „Industriegebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ steht.*

(3) ~~(2)~~ Fahrzeuge ~~haben vor dem Andreaskreuz, und~~ zu Fuß Gehende müssen vor einem Andreaskreuz oder in sicherer Entfernung vor dem Bahnübergang zu warten, wenn

1. sich ein Schienenfahrzeug nähert,
2. rotes Blinklicht oder gelbe oder rote Lichtzeichen gegeben werden,
3. die Schranken sich senken oder geschlossen sind,
4. ein Bahnbediensteter Halt gebietet oder
5. ein hörbares Signal, wie ein Pfeifsignal des herannahenden Zuges, ertönt.

Hat das rote Blinklicht oder das rote Lichtzeichen die Form eines Pfeils, hat nur zu warten, wer in die Richtung des Pfeils fahren will. Das Senken der Schranken kann durch Glockenzeichen angekündigt werden.

(4) ~~(3)~~ Kann der Bahnübergang wegen des Straßenverkehrs nicht zügig und ohne Aufenthalt überquert werden, ist vor einem Andreaskreuz oder in sicherer Entfernung vor dem Bahnübergang zu warten.

~~Wer einen Fuß-, Feld-, Wald- oder Radweg benutzt, muss sich an Bahnübergängen ohne Andreaskreuz entsprechend verhalten.~~

~~Vor Bahnübergängen ohne Vorrang der Schienenfahrzeuge ist in sicherer Entfernung zu warten, wenn ein Bahnbediensteter mit einer weiß-rot-weißen Fahne oder einer roten Leuchte Halt gebietet. Werden gelbe oder rote Lichtzeichen gegeben, gilt § 37 Abs. 2 Nummer 1 entsprechend.~~

(5) ~~(6)~~ Die Scheinwerfer wartender Kraftfahrzeuge dürfen niemanden blenden.

### **§ 19 Abs. 1 Satz 2 (neu) – Zusatzzeichen für eine Ausweitung auf Linienbusse**

Mittlerweile gibt es viele Schienenstrecken, die einen eigenen Bahnkörper mit einem geschlossenen Oberbau haben, damit dort auch Linienbusse fahren können. Bei der Kreuzung dieser Schienenstrecke mit einer Straße sollte es für die Vorfahrtsregelung nicht vom Zufall abhängen, ob auf dem Schienenweg gerade ein Schienenfahrzeug oder ein Linienbus fährt. In beiden Fällen muss dem vom Schienenweg kommenden Fahrzeug die Vorfahrt gewährt werden.

Lösung:

In § 19 Abs. 1 wird nach Satz 1 folgender neuer Satz 2 eingefügt:

„Der Vorrang gilt auch für Linienbusse, soweit unter dem Zeichen 201 das Zusatzschild  
‘Vorrang gilt auch für Linienbusse’  
angebracht ist.“

Ausführungen zum entsprechenden Verkehrszeichen siehe auch § 41 Abs. 1, Anlage 2, Zeichen 201, lfd.-Nr. 1.1

## **§ 20 Abs. 2 Satz 4 (neu) – Ausstieg auf die Fahrbahn**

An Straßenbahnhaltestellen ohne eigene Haltestelleninsel besteht beim Aussteigen von Fahrgästen eine besondere Gefährdungslage, wenn sie unmittelbar auf die Fahrbahn treten. Um diese Gefährdung zu vermeiden, wird § 20 Abs. 2 um einen neuen Satz 4 ergänzt.

Lösung:

§ 20 Abs. 2 wird um einen neuen Satz 4 mit folgendem Wortlaut ergänzt:

„An Straßenbahnen, die zum Fahrgastwechsel an Haltestellen (Z 224) halten, darf rechts nicht vorbeigefahren werden, wenn die Fahrgäste direkt auf die Fahrbahn aussteigen müssen.“

## **§ 20 Abs. 5 Satz 1 – Abfahren von Haltestellen, hier: Einführung der Vorfahrt**

Die Pflicht, Linienbussen nach der Haltestelle das Einfädeln in den fließenden Verkehr zu ermöglichen, wird häufig missachtet. Bei einem Unfall obliegt nach der Rechtsprechung zudem dem Busfahrer die volle Beweispflicht, dass er die Einfädelung angezeigt hat (vgl. z. B. OLG Celle vom 10.11.2021 – 14 U 96/21).

Lösung:

§ 20 Abs. 5 Satz 1 wird wie folgt neu formuliert:

„Omnibusse des Linienverkehrs und Schulbusse haben beim Abfahren von gekennzeichneten Haltestellen Vorfahrt.“

## **§ 39 Abs. 4 Satz 3 (neu) – Verkehrszeichen, hier: weiße Trägertafel**

Haltestellenschilder haben ganz wesentlich auch die Funktion, den Fahrgästen eine Orientierung und Wiedererkennung zu geben. Daher sollen sie zusammen mit anderen Informationen (z. B. der Liniennummer und der Fahrtrichtung) in einem Gesamtinformativkonzept einer einheitlichen Gestaltung der Haltestelleninformation eingebunden sein. Die Pflicht zu einer weißen Trägerfläche mindert den Wiedererkennungswert für die Kunden.

Lösung:

Es sollen auch andere als weiße Trägerflächen bei Haltestellenschildern (§ 41 Abs. 2 Zeichen 224) zugelassen werden. § 39 Abs. 4 wird daher um folgenden neuen Satz 3 ergänzt:

„Haltestellenschilder (Zeichen 224) können abweichend von Satz 1 auch auf einer farbigen Trägertafel aufgebracht sein.“

### § 40 Abs. 7, Anlage 1, Zeichen 151 und 156 – Schienenbahnen, hier: Spitzensignal

Schienenbahnen werden in den Zeichen 151 und 156 wie Autos mit Zweilicht-Signal dargestellt, obgleich für Straßen- und Eisenbahnen eine Verpflichtung zum Führen eines Dreilicht-Spitzensignals besteht. Das Verkehrszeichen widerspricht damit der gesetzlichen Regelung für Schienenbahnen. Die Darstellung ist folglich für die Verkehrsteilnehmer irritierend.



Lösung:

Die Piktogramm-Darstellung soll an die rechtliche Verpflichtung angepasst werden und das Dreilicht-Spitzensignal (drei weiße Lichter in Form eines A) zeigen – und damit auch entsprechend der gesetzgeberischen Intention, die Unterscheidung von Bahn und Kfz den Verkehrsteilnehmern kenntlich machen sowie die Verwechslungsgefahr mindern.

### § 41 Abs. 1, Anlage 2, Zeichen 201 – neues Zusatzzeichen

Mittlerweile gibt es viele Schienenstrecken, die einen eigenen Bahnkörper mit einem geschlossenen Oberbau haben, damit dort auch Linienbusse fahren können. Bei dem Zusammentreffen dieser Schienenstrecke mit einer Straße, sollte es für die Vorfahrtsregelung nicht vom Zufall abhängen, ob auf dem Schienenweg gerade ein Schienenfahrzeug oder ein Linienbus fährt. In beiden Fällen muss dem vom Schienenweg kommenden Fahrzeug die Vorfahrt gewährt werden – siehe auch die obenstehenden Ausführungen zu § 19 Abs. 1 Satz 2.

Lösung:

Einführung eines Zusatzzeichens mit dem Text:

„Vorrang gilt auch für Linienbusse“



Vorrang gilt auch  
für Linienbusse

### **§ 41 Abs. 1, Anlage 2, Zeichen 224 – Haltestellenschild, hier: Geltungsbereich**

Das bisherige Verbot des Parkens von 15 m vor- und hinter einem Haltestellenschild greift insbesondere aus zwei Gründen deutlich zu kurz:

1. es werden mittlerweile häufiger längere Busse (Gelenkbusse) eingesetzt und
2. Busse müssen „spaltfrei“ an den Haltestellen zum Stehen kommen, damit auch Mobilitätseingeschränkte (Rollator, Rollstuhl, Gehstock etc.) ohne (ggf. unüberwindliche) Lücke das Fahrzeug betreten oder verlassen können. Dies geht jedoch nur, wenn der Bus möglichst im kleinsten Winkel an die Haltestelle heranfahren kann.<sup>8</sup> Aus diesem Grund muss die Meterzahl des Park-(demnächst Halte-)verbots von Zeichen 224 verlängert werden.

Im Einzelfall notwendige, weitere Verlängerungen oder Verkürzungen können über Zeichen 299 erfolgen.

Lösung:

Zur Lösung des Problems wird das Verbot vor und hinter Zeichen 224 zu halten von 15 auf 28 m ausgedehnt. Der neue Wortlaut lautet:

#### **„Ge- oder Verbot**

*Wer ein Fahrzeug führt, darf bis zu 28 m vor und hinter dem Zeichen [...]“*

### **§ 41 Abs. 1, Anlage 2, Zeichen 224 – Haltestellenschild, hier: Halteverbot**

Haltestellen sollen vom Individualverkehr freigehalten werden, damit die ÖPNV-Fahrzeuge dort anhalten und die Fahrgäste aus- und einsteigen können. Hierzu ist es notwendig, dass das Zeichen 224 nicht nur ein eingeschränktes, sondern auch ein absolutes Halteverbot ausdrückt. Bei Taxisständen (Zeichen 229) ist dies bereits schon der Fall.

Lösung:

So wie bei Taxisständen bekommt auch bei Haltestellen das entsprechende Verkehrszeichen (224) den Inhalt eines absoluten Halteverbotes. Die Erläuterung wird wie folgt geändert:

#### **„Ge- oder Verbot**

*[...] vor und hinter dem Zeichen nicht halten.“*

### **§ 41 Abs. 1, Anlage 2, Zeichen 245 – Bussonderfahrstreifen, hier: Bildunterschrift**

Die Bildunterschrift zu Zeichen 245 erweckt den Eindruck, der so markierte Fahrbahnteil sei eine allgemein für Busse und nicht nur für Linienbusse freigehaltene Fahrspur. Dieser Eindruck, widerspricht auch der Ermächtigungsgrundlage im StVG, die in § 6 Abs. 1 Nr. 16 StVG nur „*die Einrichtung von Sonderfahrspuren für Linienomnibusse und Taxen*“ gestattet.

<sup>8</sup> Die Entwicklungslänge einer Haltestellenbuch für Standardlinienbusse für barrierefreies Ein- und Aussteigen beträgt gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sogar insgesamt 88,70 m.

Lösung:

Änderung der Bildunterschrift zu Zeichen 245 von „Bussonderfahrstreifen“ in „Linienbussonderfahrstreifen“.

### **§ 41 Abs. 1, Anlage 2, Zeichen 245 – Bussonderfahrstreifen, hier: andere Verkehre**

In der Erläuterung Nr. 4 heißt es: „Mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen darf der Bussonderfahrstreifen nur benutzt werden, wenn dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist.“

Die Benutzung des Sonderfahrstreifens durch Fahrzeuge des Individualverkehrs beeinträchtigt jedoch den öffentlichen Verkehr und widerspricht dem Sinn eines Bussonderfahrstreifens.

Außerdem ist die als Förderung von E-Autos eingeführte Vorschrift bereits schon deshalb überflüssig (geworden), weil mittlerweile so viele E-Autos die Straße befahren, dass ihre Zulassung auf den Bussonderfahrstreifen deren Sinn ad absurdum führen würde. Die Regelung ist neben ihrer inhaltlichen Fragwürdigkeit damit auch aus der Zeit gefallen.

Lösung:

In der Erläuterung ist Nr. 4 ersatzlos zu streichen, da eine Zulassung mit anderen als den in den Sätzen 1 bis 3 beschriebenen Fahrzeugen nicht stattfinden soll – gleich mit welchem Energieantrieb sie fahren.

### **§ 41 Abs. 1, Anlage 2, Zeichen 271 (neu) – Verbot des Linksabbiegens**

Die häufigste Unfallursache in den meisten Straßenbahnunternehmen sind Kfz, die unmittelbar vor einer herannahenden Bahn über Gleiskreuzungen links abbiegen, an denen Linksabbiegen aber gar nicht gestattet ist. Häufige Ursache des Fehlverhaltens hierfür ist, dass das Verbot des Linksabbiegens aus der StVO-Beschilderung nur indirekt aus der vorgeschriebenen Fahrtrichtung (z. B. Zeichen 209 ff.) erkennbar wird. Andere europäische Länder (z. B. Frankreich) haben hierfür ein Verkehrszeichen mit einem „Verbot des Linksabbiegens“. Ein solches Verkehrsschild würde auch in Deutschland Leben zu retten und Sachschäden zu vermeiden und dadurch das Ziel der StVO, die Gefahrenabwehr, besser zu erreichen. Dieser Schritt ist damit notwendig, um das im Koalitionsvertrag der Bundesregierung vereinbarte und in der VwV-StVO zu § 1 I Satz 2 festgelegte Ziel der „vision zero“ zu verwirklichen.

Lösung:

Der Katalog der Vorschriftzeichen ist um ein Zeichen 271 mit dieser sinnhaften Darstellung, analog zu Zeichen 272



und folgender Anordnung zu ergänzen: „Verbot des Linksabbiegens“.

### § 41 Abs. 1, Anlage 2, Zeichen 295 – Fahrstreifenbegrenzung u. a.

Da „Bussonderfahrstreifen“ wegen der bisherigen Regelung in der VwV-StVO zu Zeichen 245, dort Nr. III Nr. 2, Rn. 16 „grundsätzlich durch eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) zu markieren“ sind und damit das Verlassen des Bussonderfahrstreifens für den Bus nach der bisherigen Regelung zu Zeichen 295 nicht zulässig ist, muss der Bus, soweit ein Bussonderfahrstreifen für den Radverkehr freigegeben ist, hinter den Radfahrenden herfahren. Damit ist den Bussen selbst das Überholen von langsamen Radfahrenden bei den bestehenden Breiten der Bussonderfahrstreifen nicht möglich. Denn mit dem notwendigen Überholabstand von mindestens 1,5 m gegenüber Fahrradfahrenden, dem Seitenabstand des Radfahrenden nach rechts von in der Regel einem Meter, der Breite des Fahrrades und des Radfahrenden (mindestens 60 cm) sowie der Breite des Omnibusses (2,55 m) und der Bewegungsspielraum einschließlich der Spiegelbreiten (0,25 m) wäre für das Überholen innerhalb eines Bussonderfahrstreifens eine Mindestbreite von etwa sechs Metern notwendig. Diese Breite weisen Bussonderfahrstreifen, auf denen Radfahrende zugelassen sind, allerdings nicht auf, da ansonsten die Straßenverkehrsbehörde statt eines Bussonderfahrstreifens mit zugelassenen Radfahrenden direkt einen separaten Radweg oder Radstreifen und einen schmaleren Bussonderfahrstreifen angeordnet hätte.

Durch das Verbot, den Bussonderfahrstreifen zu verlassen, wird folglich der Sinn und Zweck des Bussonderfahrstreifens („Störungen des Linienverkehrs vermeiden und einen geordneten und zügigen Betriebsablauf ermöglichen“, so Rn. 2 der VwV-StVO zu Zeichen 245) konterkariert.

Um bei dieser Sachlage ein Überholen möglich zu machen, ist folglich das Verlassen des Bussonderfahrstreifens für den Bus notwendig, auch wenn dieser mit Zeichen 295 markiert ist.

Lösung:

Die Erläuterung „Ge- oder Verbot“ zu Zeichen 295 StVO in Nr. 3 b) ist wie folgt zu ergänzen:

„Gleiches gilt für Linienbusse auf Bussonderfahrstreifen, wenn sie ohne das Überfahren der Linie, die dort befindlichen Fahrzeuge nicht mit den erforderlichen Seitenabständen überholen könnten.“

### § 42 Abs. 2, Anlage 3, Zeichen 351 und 352 (neu) – Beginn einer Haltestelle

Der Beginn einer Haltestelle hat vielfältige rechtliche Wirkungen – vom Parkverbot bis zur zulässigen Geschwindigkeit. Gleichwohl ist der Beginn einer Haltestelle nicht immer eindeutig erkennbar.

Lösung:

Zur Verdeutlichung des Beginns einer Haltestelle werden die früher in der DDR-StVO bestehenden Zeichen 243 und 244 als neue Zeichen 351 und 352 in die StVO übernommen. Diese Zeichen zeigen folgende Sinnbilder:



---

## II. VwV-StVO

### Zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO, Rn. 28

Diese Vorschrift betrifft die Kennzeichnung von Radwegen mit den Zeichen 237, 240 oder 241. Nach Rn. 28 Satz 3 VwV kann es sich vor Entscheidung dieser Frage „empfehlen, zusätzlich Sachkundige aus Kreisen der Radfahrer, der Fußgänger und der Kraftfahrer zu beteiligen“.

Da diese Entscheidung jedoch nicht nur Auswirkungen auf Radfahrer, Fußgänger und Kraftfahrer hat, sondern ebenso auf durch diese Straße führende Linien des ÖPNV, sollen nicht nur Sachkundige aus den vorgenannten Kreisen, sondern auch das örtliche Verkehrsunternehmen, das durch diese Straße einen Straßenbahn- oder Buslinienverkehr führt, beteiligt werden.

Lösung:

Rn. 28, Satz 3 sollte folgenden Wortlaut erhalten:

*„Auch kann sich empfehlen, zusätzlich Sachkundige aus Kreisen der Radfahrer, der Fußgänger, der die Straße befahrenden ÖPNV-Linienverkehrsbetreiber und der Kraftfahrer zu beteiligen.“*

### Zu § 29 Abs. 3 Satz 1 StVO, Rn. 95 und Rn. 99

Die VwV enthält für Großraum- und Schwertransporte Verfahrensregelungen, falls die maximale Einzelachslast überschritten wird. Diese Überschreitung stellt ein grundsätzliches Problem bei der Überquerung von Eisenbahn- und Straßenbahnschienen dar, weil hierdurch an diesen Beschädigungen und mit den Beschädigungen auch Gefahren entstehen können. Denn Schienenquerungen und Bahnübergangsbelagssysteme sind für eine Nutzung von Fahrzeugen und entsprechenden Belastungen gemäß § 34 StVZO entwickelt worden.

Zwar soll eine Schienenquerung mit Schwertransporten an diesen Stellen nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden – aber es müssen vor einem Schwertransport entsprechende Schutzmaßnahmen getroffen werden, um Beschädigungen und hierdurch verursachte Gefährdungen auszuschließen.

Diese notwendigen Schutzmaßnahmen sind bei der Beantragung in den Verwaltungsakt aufzunehmen und entsprechend in der VwV-StVO zu regeln.

Lösung:

Erstens sind am Ende von Rn. 95 folgende zwei Sätze einzufügen:

*„Soweit die maximalen Einzelachslasten überschritten werden, ist der Schieneninfrastrukturbetreiber zu informieren und die Querung der Schienenstrecke mit lastverteilenden Auflagen zu deren Schutz zu verbinden (z. B. Stahlplatten). Ferner ist eine örtliche Begleitung zwecks Beweissicherung vorzunehmen.“*

Zweitens ist folgender Satz am Ende von Rn. 99 zu ergänzen:

*„Eine streckenbezogene Dauererlaubnis scheidet aus, sofern auf dieser Strecke ein Schienenweg überquert werden muss.“*

### **Zu Zeichen 201, dort Nr. V (Benehmensregelung)**

Bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen, die die Straßenbahn betreffen, ist es wichtig, die Straßenbahnverkehrsunternehmer bzw. die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) maßgeblich zu beteiligen. Dies ist bisher so nicht vorgesehen.

Lösung:

Als Folgeänderung zur im Jahr 2016 vorgenommenen Änderung des § 45 Abs. 2 StVO<sup>9</sup> ist in die VwV-StVO zu Zeichen 201 Nr. V. eine Benehmensregelung mit dem örtlichen Straßenbahnverkehrsunternehmer bzw. der TAB für die Straßenbahn aufzunehmen, soweit höhengleiche Kreuzungen von Straßen, Wegen oder Plätzen mit besonderen Bahnkörpern von Straßenbahnen geregelt werden. Anordnungsbefugte ist hier die Straßenverkehrsbehörde (§ 45 Abs. 3 Satz 1 i. V. m. § 45 Abs. 2 Satz 3 StVO), jedoch soll eine Grundlage für die Einbeziehung des bahnspezifischen Sachverstands des Unternehmers und der TAB geschaffen werden. Soweit bekannt, wurde dies bereits im Januar 2015 auch im BLFA-StVO<sup>10</sup> so verhandelt und eine entsprechende Empfehlung abgegeben.

### **Zu Zeichen 201, Andreaskreuz (weiße Bordsteine)**

Gemäß dem letzten Halbsatz in Rn. 10 müssen „abtrennende Bordsteine [...] weiß sein“. Da die weiße Markierung der Bordsteine, wenn sie als Fahrstreifenbegrenzung im Sinne von § 39 Abs. 5 StVO zu werten sein soll, nur von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden kann, könnte die Straßenverkehrsbehörde durch bloße Anordnung einen besonderen zu einem straßenbündigen Bahnkörper machen (und umgekehrt) und ggf. damit darüber nachträglich unmittelbar in die Betriebsweise der Straßenbahn und in förderrechtlich relevante Sachverhalte eingreifen, obwohl dies nicht zu ihren Aufgaben und Befugnissen gehört.

Falls aber der weißen Markierung keine Regelungswirkung zukäme, erscheint nicht ersichtlich, auf welcher Ermächtigungsgrundlage die Forderung der weißen Ausführung der Bordsteine beruht.

Lösung:

Der letzte Halbsatz in Rn. 10 wird gestrichen.

### **Zu Zeichen 201, Andreaskreuz (Folgeänderungen zu § 19 StVO)**

Die o. g. Änderungen von § 19 erfordern als Folgeänderungen Anpassungen in der VwV-StVO.

<sup>9</sup> Einfügung eines Satz 3 durch Art. 2 der Verordnung zur Änderung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung und der Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. Dezember 2016 (BGBl. I vom 16. Dezember 2016, Seite 2938)

<sup>10</sup> Abkürzung für: „Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrs-Ordnung“.

Lösung:

In Rn. 10 sind die Wörter „~~Der Vorrang darf nur gewährt~~“ durch die Wörter „Andreaskreuze dürfen nur aufgestellt“ zu ersetzen.

In Rn. 11 sind nach dem Wort „Vorrang“ die Wörter „~~zu geben~~“ durch die Wörter „zu kennzeichnen“ zu ersetzen.

Rn. 13 ist zu streichen.

### **Zu Zeichen 205, Vorfahrt gewähren**

In Rn. 3 der VwV-StVO heißt es: „*Nur wenn eine Bevorrechtigung der Schienenbahn auf andere Weise nicht möglich ist, kann in Ausnahmefällen das Zeichen 205 mit dem Zusatzzeichen mit Straßensinnbild (1048-19) angeordnet werden [...].*“ Bereits durch die Einleitung in dieser Randnummer wird dargestellt, dass möglichst eine Bevorrechtigung der Schienenbahn auf andere Weise als durch die Aufstellung des Zeichens 205 erreicht werden soll. Da die Bevorrechtigung des Schienenverkehrs jedoch stets erfolgen soll, die Regelung folglich bereits nur für Ausnahmefälle gilt, ist die in dieser Randnummer nach dem Einleitungssatz folgende Einschränkung „*in Ausnahmefällen*“ überflüssig und irritierend. Ggf. können hierdurch sogar Fehlinterpretationen in dem Sinne erfolgen, dass eine Vorfahrt für die Schienenbahn nicht notwendig sei.

Lösung:

In III. Randnummer 3 sind die Worte „~~in Ausnahmefällen~~“ zu streichen.

### **Zu Zeichen 245, Bussonderfahrstreifen, dort Nr. II Nr. 4 Satz 3, Rn. 6 (Radverkehr)**

Nach der Regelung in Rn. 6 zu Zeichen 245 ist „von der Anordnung des Zeichens abzusehen“, wenn „der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden“ kann und nicht „auf dem Sonderfahrstreifen zugelassen werden“ kann.

Begründet wird diese Regelung damit, dass ansonsten „der Radverkehr zwischen Linienbus- und dem Individualverkehr ohne Radfahrstreifen fahren“ müsste und hierdurch die Sicherheit des Radverkehrs nicht gewährleistet wäre.

Diese Begründung bezieht sich jedoch auf das alte Recht, in dem der Radverkehr noch „scharf rechts“ fahren sollte und keine angemessenen Abstände beim Überholen des Radverkehrs verpflichtend waren. Nach heutigem Recht besteht diese Problematik nicht mehr, da ein Radfahrer auch nach rechts in der Regel einen Mindestabstand von einem Meter einzuhalten hat und nur überholt werden darf, wenn beim Überholen ein Abstand von mindestens 1,5 m eingehalten wird. Dies bedeutet für die beschriebenen Fälle, dass für das Überholen des Radfahrers auf der allgemeinen Fahrbahn sowieso ein Spurwechsel zwingend notwendig ist.

Daher ist die Führung des Fahrradverkehrs zwischen Bussonderfahrstreifen und Individualverkehr aus Sicherheitsgründen nicht mehr zu beanstanden.<sup>11</sup>

Lösung:

Die Regelung in der VwV zum Zeichen 245, dort unter Nr. II Nr. 4 Sätze 2 und 3 (Rn. 6), wonach in den Fällen, dass „*der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden [kann], er im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf dem Sonderfahrstreifen zugelassen werden*“ soll und in den Fällen, in denen dies nicht möglich ist, von der Anordnung des Zeichens abzusehen sei, ist in Ermangelung eines sachlichen Regelungsraums ersatzlos zu streichen.

### **Zu Zeichen 245, Bussonderfahrstreifen, dort Nr. III Nr. 2, Rn. 16 (Markierung)**

Nach der bisherigen VwV-StVO zu Zeichen 245 „Bussonderfahrstreifen“, dort Nr. III Nr. 2, Rn. 16, sind Bussonderfahrstreifen „*grundsätzlich durch eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) zu markieren*“. Soweit Radfahrende auf Bussonderfahrstreifen zugelassen sind, ist ein Überholen selbst von langsamen Radfahrenden wegen der Breite des Bussonderfahrstreifens bei einer Markierung mit Zeichen 295 und dem damit verbundenen Überfahrverbot nicht zulässig. Denn mit dem notwendigen Mindestüberholabstand von mindestens 1,5 m gegenüber Radfahrenden, dem Seitenabstand des Radfahrenden nach rechts von in der Regel einem Meter, der Breite des Fahrrades und des Radfahrenden (mindestens 60 cm) sowie der Breite des Omnibusses (2,55 m) und der Bewegungsspielraum einschließlich der Spiegelbreiten (0,25 m) ist für das Überholen innerhalb eines Bussonderfahrstreifens eine Mindestbreite von etwa sechs Metern notwendig.

Da allerdings Bussonderfahrstreifen, auf denen Radfahrende zugelassen sind, keine Breite von sechs Metern aufweisen – sonst hätte die Straßenverkehrsbehörde direkt statt eines Bussonderfahrstreifens mit zugelassenen Radfahrenden einen separaten Radweg oder Radstreifen und einen schmaleren Bussonderfahrstreifen gewählt – verdeutlicht diese Berechnung, dass das Überholen eines Radfahrenden das Verlassen der Fahrspur notwendig macht.

Das Verlassen des Bussonderfahrstreifens ist jedoch für den Bus nicht zulässig, wenn dieser mit Zeichen 295 markiert ist. Entsprechend muss der Bus hinter den Radfahrenden herfahren. Hierdurch wird der Sinn und Zweck des Bussonderfahrstreifens („*Störungen des Linienverkehrs vermeiden und einen geordneten und zügigen Betriebsablauf ermöglichen*“, so Rn. 2 der VwV-StVO zu Zeichen 245) konterkariert.

<sup>11</sup> Vgl. auch Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10). In Knotenpunkten ist diese Führungsform als Radfahrstreifen zwischen den Fahrstreifen eingeführt (ebd., z. B. Bild 52).

Lösung:

Der Verweis in der VwV-StVO zu Zeichen 245 (Rn. 16) wird um einen Verweis auf Zeichen 296 ergänzt. Die VwV-StVO zu Zeichen 245 lautet damit künftig in Rn. 16, Satz 1 wie folgt:

*„Ist das Zeichen zeitlich beschränkt, ist der Sonderfahrstreifen durch eine Leitlinie (Zeichen 340) ansonsten grundsätzlich durch eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 oder 296) zu markieren.“*

Als Folgeänderung ist in der VwV-StVO zu Zeichen 245 in Rn. 13 (zu III Nr. 11) nach Zeichen 295 ebenfalls der Verweis auf das Zeichen 296 zu ergänzen. Die Regelung lautet damit künftig wie folgt:

*„Die Zeichen sind auf die Zeiten zu beschränken, in denen Linienbusverkehr stattfindet. Dies gilt nicht, wenn sich der Sonderfahrstreifen in Mittellage befindet und baulich, durch Zeichen 295 oder durch Zeichen 296 von dem Individualverkehr abgegrenzt ist.“*

### **Zu Zeichen 245, Bussonderfahrstreifen, dort Nr. II Nr. 12, Rn. 14 (Mindestzahl)**

Nach Randnummer 14 der VwV-StVO zu Zeichen 245 soll *„die Anordnung von Sonderfahrstreifen [...] in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren“*. Dies bedeutet ein Drei-Minuten-Takt und ist eine unangemessene Hürde. Die Regelung verhindert notwendige Bussonderfahrstreifen und behindert damit Maßnahmen, die Fahrzeitstreuung des öffentlichen Nahverkehrs zu reduzieren. Dies gilt auch für besonders wirksame kurze Bussonderfahrstreifen im Zulauf von Lichtsignalanlagen.

Lösung:

Die Worte in Randnummer 14 *„in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren“* werden ersetzt durch die Worte *„soll in der Regel dann erfolgen, wenn auf Grund der örtlichen Situation eine Förderung des öffentlichen Nahverkehrs durch die Anordnung erwartet werden kann“*.

---

## III. BKatV

### **Nr. 36 BKatV (Behinderung von Schienenbahnen durch Linksabbiegen)**

Das Einordnen auf längs verlegten Schienen zum Zwecke des Linksabbiegens stellt eine besondere Gefahrenquelle für den Straßenverkehr dar. Nach Nr. 36 BKatV wird das Behindern eines Schienenfahrzeugs beim Linksabbiegen auf längs verlegten Schienen jedoch lediglich mit einem Regelsatz von 5 € geahndet, obgleich hierdurch zum einen eine erhebliche Gefahrenquelle geschaffen wird und zum anderen der ÖPNV beeinträchtigt wird. Mit dieser Behinderung des ÖPNV wird auch die öffentliche Sicherheit beeinträchtigt, da die Schienenfahrzeuge in aller Regel nach einem auf Grund des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) von der Genehmigungsbehörde vorgegebenen Fahrplan verkehren. Der in der BKatV vorgesehene Regelsatz von 5 € ist mithin unverhältnismäßig niedrig und passt nicht in das Gesamtsystem der BKatV.

Lösung:

Der Regelsatz für das Einordnen beim Linksabbiegen auf längs verlegten Schienen und die hierdurch erfolgte Behinderung eines Schienenfahrzeugs muss um einen vielfachen Betrag angehoben werden. Angemessen ist hierbei mindestens eine Verzehnfachung des derzeitigen Betrags.

### **Nr. 59 und 60 BKatV (Halten und Parken im Schienenbereich)**

Das Halten und Parken von Fahrzeugen im Schienenbereich stellt zum einen immer eine Gefahrenquelle dar, selbst wenn eine Gefahr im Einzelfall nicht nachweisbar ist. Zum anderen blockiert dies die Schienenfahrzeuge, die anders als andere Fahrzeuge nicht ausweichen können. Hierdurch wird der öffentliche Verkehr in seiner Gesamtheit und damit auch die öffentliche Sicherheit beeinträchtigt. Denn schließlich fahren Schienenfahrzeuge in aller Regel nach einem auf Grund des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) von der Genehmigungsbehörde vorgegebenen Fahrplan.

Derzeit besteht für das Halten und Parken im Schienenbereich lediglich ein Regelsatz von 20 € bis 70 € (Parken mit Behinderung). Diese Beträge sind unverhältnismäßig niedrig und passen nicht in das Gesamtsystem der BKatV. So entspricht die Regelsatzhöhe mit 20 € beim Halten auf den Gleisen dem Betrag beim Parken ohne Betätigen der Parkuhr oder der nicht betriebsbereiten Beleuchtungseinrichtung an einem Fahrrad bei Tag. Damit wird das Halten und Parken auf Schienenwegen milder sanktioniert als das „Halten in zweiter Reihe“, das nach Nr. 51a mit 55 € sanktioniert wird.

Lösung:

Das unzulässige Halten und Parken auf Schienen muss um einen vielfachen Betrag angehoben werden. Angemessen ist hierbei mindestens eine Verzehnfachung der Regelsätze.

### **Nr. 96, 96.1 und 96.2 BKatV (Ermöglichen des Abfahrens von einer gekennzeichneten Haltestelle)**

Die Nummern sanktionieren einen Verstoß gegen die Vorschrift des § 20 Abs. 5 StVO (Ermöglichen des Abfahrens von einer gekennzeichneten Haltestelle). Diese Norm hat für den Buslinienverkehr – zum einen im Hinblick auf die Sicherheit, zum anderen aber auch im Hinblick auf die Pünktlichkeit – eine wichtige Bedeutung. Gleichwohl werden Verstöße hiergegen derzeit gemäß der Anlage zu § 1 Abs. 1 Bußgeldkatalog-Verordnung – dort lfd. Nr. 96, 96.1 und 96.2 nur mit einem Regelsatz von 5 € bei Nr. 96 geahndet. Selbst bei einer Gefährdung sind nach dem Regelsatz nur 20 € (Nr. 96.1) zu zahlen. Liegt neben der Behinderung und Gefährdung auch noch eine Sachbeschädigung vor, beträgt der Regelsatz nur 30 € (Nr. 96.2).

Der niedrige Betrag führt auch dazu, dass der Verstoß selten geahndet wird, weil die Verwaltungskosten höher sind als der Regelsatz. Entsprechend ist die Regelung wenig bekannt, wird häufig missachtet und hat keine abschreckende Wirkung.

#### **Lösung:**

Der Regelsatz für Verstöße gegen die Vorschrift des § 20 Abs. 5 StVO ist daher deutlich, auf einen angemessenen Betrag, anzupassen. Eine Orientierung hinsichtlich der Regelsatzhöhe gibt hierfür die Nr. 89 und die Nr. 136 Bußgeldkatalog-Verordnung, die das Nichtbeachten des Vorrangs eines Schienenfahrzeugs betreffen. Dort beträgt der Regelsatz 80 €.

---

## C. Fazit

Die aufgezeigten notwendigen Änderungen im Straßenverkehrsrecht sind zwar noch nicht die Mobilitätswende, stellen jedoch einen wichtigen Baustein dafür dar, dem öffentlichen Verkehr einen angemesseneren Raum zu geben und hierdurch seine Pünktlichkeit zu erhöhen, die Reisegeschwindigkeit zu verbessern und damit Vertrauen in seine Zuverlässigkeit zu geben.

Weitere Schritte sind notwendig – mit diesen Schritten sollten wir jedoch jetzt anfangen.