

An die

- unmittelbaren Mitgliedstädte
- außerordentlichen Mitglieder
- Mitglieder des Bau- und Verkehrsausschusses
- Mitglieder der Fachkommission Verkehrsplanung
- Mitglieder der Fachkommission Verkehrsinfrastruktur
- Mitglieder der Fachkommission Großstädtische Straßenverkehrsbehörden
- Mitglieder des AK III Rechtsfragen
- Mitglieder des AK IV Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

des Deutschen Städtetages

Nachrichtlich:

- Verkehrsreferenten der Mitgliedsverbände

28.04.2020/gru

Kontakt
Thomas Kiel d'Aaragon
thomas.kiel@staedtetag.de
Hausvogteiplatz 1
10117 Berlin
Telefon 030 37711-520
Telefax 030 37711-509

Aktenzeichen
66.05.50 D

Dokumenten-Nr.
S5102

www.staedtetag.de

StVO-Novelle in Kraft getreten

Kurzüberblick: Die StVO-Novelle wurde am 27.04.2020 im BGBl. I, S. 814 verkündet und ist am Folgetag in Kraft getreten. Sie sieht Änderungen der StVO zur Stärkung des Radverkehrs, bei Carsharing und elektrisch betriebenen Fahrzeugen, für moderne Mobilität, bei der Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten, bei Gebühren und Bußgeldern vor.

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Rundschreiben S 5036 vom 20.02.2020 hatten wir über die Beschlüsse des Bundesrates vom 14.02.2020 informiert, der der StVO-Novelle mit Maßgaben zugestimmt hat. Das Kabinett hat die Vorlage am 23.03.2020 in der Fassung mit den Änderungen des Bundesrates zur Kenntnis genommen. Nach Zeichnung der drei zuständigen Bundesminister am 20.04.2020 wurde die Novelle am 27.04.2020 im Bundesgesetzblatt (Nr. 19) veröffentlicht und ist damit am 28.04.2020 in Kraft getreten. Regelungen zu Großraum- und Schwertransporten treten in einem zweiten Schritt zum 01.01.2021 in Kraft.

Mit der Ordnungsänderung soll eine sichere, klimafreundliche und moderne Mobilität gefördert und mehr Sicherheit für den Rad- und auch den Fußverkehr erreicht werden. Geändert wurden die Straßenverkehrsordnung (StVO), die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt), die Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) und die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). Im Nachfolgenden werden die wesentlichen Änderungen so weit möglich in der Reihenfolge des Gesetzes anhand der Darstellung des BMVI im Internet vorgestellt und teilweise ergänzend aus Sicht der Hauptgeschäftsstelle kommentiert.
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/stvo-novelle-sachinformationen.html>

Die Novelle enthält u.a. folgende Änderungen und neue Bußgelder in folgenden Bereichen:

I. Änderungen der StVO zur Stärkung des Radverkehrs

Es werden u.a. sechs neue Verkehrszeichen eingeführt.

Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern (§ 2 Abs. 4 StVO)

Durch eine Neufassung der bestehenden Regelung wird klargestellt, dass das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden grundsätzlich gestattet ist. Lediglich, wenn andere Verkehrsteilnehmende behindert werden, muss hintereinander gefahren werden.

Mindestüberholabstand für Kfz (§ 5 Abs. 4 StVO)

Es wird ein Mindestüberholabstand von 1,5 m innerorts und von 2 m außerorts für das Überholen von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeugführenden durch Kraftfahrzeuge ausdrücklich festgeschrieben. Zuvor schrieb die StVO lediglich einen „ausreichenden Seitenabstand“ vor. Die Einfügung entspricht den in der Rechtsprechung für diesen unbestimmten Rechtsbegriff entwickelten Grundsätzen. An Kreuzungen und Einmündungen kommt der Abstand nicht zur Anwendung, sofern Radfahrende dort wartende Kraftfahrzeuge rechts überholt haben oder neben ihnen zum Stillstand gekommen sind.

Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t innerorts (§ 9 Abs. 6 StVO)

Für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t wird aus Gründen der Verkehrssicherheit innerorts Schrittgeschwindigkeit (4 bis 7, max. 11 km/h) vorgeschrieben, „wenn auf oder neben der Fahrbahn mit geradeaus fahrendem Radverkehr oder im unmittelbaren Bereich des Einbiegens mit der Fahrbahn überquerendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist“. Verstöße können mit einem Bußgeld in Höhe von 70 Euro sanktioniert werden. Außerdem wird ein Punkt im Fahreignungsregister eingetragen. Mit dem zusätzlichen Wenn-Satz hat der Bundesrat auch Belangen der Städte Rechnung getragen. Insbesondere bei gesonderter Signalisierung oder Abbiegespuren ohne Querungsverkehr ist keine Anpassung der Geschwindigkeit und damit auch nicht der Lichtsignalanlagen an geänderte Abbiege-/Räumzeiten erforderlich.

Parkverbot vor Kreuzungen und Einmündungsbereichen (§ 12 Abs. 3 StVO)

Das unzulässige Parken vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen wird auf je 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten ausgedehnt, wenn rechtsseitig neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist. Dadurch sollen Sichtbeziehungen des Radverkehrs verbessert werden. Eine kritisierte Oder-Regelung zur Bemessung von Abständen an den Straßenecken wurde verworfen.

Personenbeförderung auf Fahrrädern (§ 21 Abs. 3 StVO)

Auf Fahrrädern dürfen Personen mitgenommen werden, wenn die Fahrräder zur Personenbeförderung gebaut und eingerichtet sind und der Fahrzeugführende mindestens 16 Jahre alt ist. Die Vorschriften des PBefG zur gewerblichen Personenbeförderung bleiben dadurch nach unserer Einschätzung unberührt.

Grünpfeil für Radfahrer (§ 37 Abs. 2 Nummer 1 Satz 9 ff. StVO)

Mit der StVO-Novelle wird die bestehende Grünpfeilregelung auch auf Radfahrer ausgedehnt, die aus einem Radfahrstreifen oder baulich angelegten Radweg heraus rechts abbiegen wollen. Ferner wird als Zeichen 720 ein gesonderter Grünpfeil eingeführt, der allein für Radfahrer gilt.

Halteplätze für Lastenfahrräder (§ 39 Abs. 7 StVO)

Um speziell für Lastenfahrräder Parkflächen und Ladezonen vorhalten zu können, wird ein spezielles Sinnbild „Fahrrad zum Transport von Gütern oder Personen – Lastenfahrrad“ eingeführt.

Erweiterung der Erprobungsklausel (§ 45 Abs. 9 StVO)

Bislang hatten die Länder/Straßenverkehrsbehörden bereits die Möglichkeit, verkehrsregelnde oder verkehrssichernde Maßnahmen zeitlich und örtlich begrenzt zu erproben. Die Durchführung solcher Verkehrsversuche wird durch die StVO-Novelle vereinfacht. Das BMVI führt aus, dass eine weitergehende Öffnung des Straßenverkehrsrechts für Verkehrsversuche einer Änderung des StVG bedürfe, die lt. BMVI in einem weiteren Schritt im Jahr 2020 angegangen werden soll.

Einrichtung von Fahrradzonen (Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO, lfd. Nrn. 24.1 und 24.2 StVO)

Analog zu den Tempo-30-Zonen können die Straßenverkehrsbehörden nun auch Fahrradzonen anordnen, die sich an den Regeln für Fahrradstraßen orientieren: Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Eingeführt werden die Zeichen 244.3 „Beginn einer Fahrradzone“ und 244.4 „Ende einer Fahrradzone“. Der Bundesrat ist dem Vorschlag der kommunalen Spitzenverbände gefolgt, die „atypische“ Markierung“ der neuen Zone auf der Straße in § 39 Absatz 1b zu streichen. Die inhaltsgleiche Regelung in § 45 Absatz 1i Satz 6 StVO ist aber bestehen geblieben: „Innerhalb der Fahrradzone ist in regelmäßigen Abständen das Zeichen 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn aufzubringen“. Hier besteht aus unserer Sicht Klärungsbedarf.

Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung (Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO)

Zusatzzeichen für Elektrokleinstfahrzeuge und Radverkehr können gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet werden; die Zusatzzeichen 2.1, 3.2, 9.1 und 41.1 für Radverkehr umfassen bei Einbahnstraßen und Richtungsfreigabe die Elektrokleinstfahrzeuge mit; so zuvor schon das Zeichen 254 (Verbot für Radverkehr) nach der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung.

Im Rahmen einer Gesamtüberarbeitung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) im Jahr 2020 sollen darüber hinaus die Straßenverkehrsbehörden verstärkt zur Prüfung der Öffnungsmöglichkeit von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende aufgerufen werden. Ziel sei es, hierdurch die Zahl der in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen zu vergrößern.

Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen (Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO, lfd. Nr. 59.1 StVO)

Es wird ein neues Zeichen 277.1 eingeführt, mit dem die Straßenverkehrsbehörden - z.B. an Engstellen - ein „Überholverbot von einspurigen und mehrspurigen Fahrzeugen und Krafträder mit Beiwagen“ für mehrspurige Kraftfahrzeuge anordnen können (sowie Zeichen 281.1 Ende). Das neue Zeichen gilt mithin nicht nur für einspurige Fahrzeuge, sondern schließt ausdrücklich auch das Überholen mehrspuriger Fahrzeuge ein.

Generelles Haltverbot auf Schutzstreifen (Anlage 3 zu § 42 Abs. 2, lfd. Nr. 22 StVO)

Auf Schutzstreifen für den Radverkehr wird ein generelles Haltverbot eingeführt.

Haifischzähne (Anlage 3 zu § 42 Abs. 2, lfd. Nr. 23.1 StVO)

Ein neues Zeichen 342 (Haifischzähne) wird als Kennzeichnungslinie eingeführt. Die Anwendung ist nicht auf den Fall der Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs im Zuge von Radschnellwegen begrenzt.

Radschnellwege (Anlage 3 zu § 42 Abs. 2, lfd. Nrn. 24.1 und 24.2 StVO)

Ein neues Zeichen 350.1 „Radschnellweg“ (sowie Zeichen 350.2 Ende) wird in die StVO aufgenommen, um Radschnellwege auch unabhängig von der Fahrbahnbeschaffenheit bundeseinheitlich zu kennzeichnen, aber nur als Hinweiszeichen.

Kein Verbot für Fahrradparken

Ein generelles Verbot, Fahrräder am Straßenrand zu parken, wurde aus der Vorlage gestrichen. Der Bundesrat hat dazu ausgeführt: „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.“ Die Streichung der Regelung wird ausdrücklich begrüßt.

II. Vorteile für Carsharing und elektrisch betriebene Fahrzeuge / Moderne Mobilität

Neben dem Radverkehr soll die Änderung auch die Nutzung von Fahrgemeinschaften für eine klimafreundlichere Mobilität vorantreiben. Sie sieht daher auch die nach Inkrafttreten des Carsharing-Gesetzes (CSgG) Mitte 2017 noch ausstehende Kennzeichnung von Parkvorrechten für Carsharing-Fahrzeuge - durch Beschilderung oder auch nur am Parkscheinautomaten - vor. Der Bundesrat ist diesbezüglich der vom DST vorgeschlagenen Formulierung gefolgt. Statt des Carsharing-Ausweises gibt es nun eine Carsharing-Plakette in Anlehnung an die heute schon bestehende „Umweltplakette“. Die Carsharing-Regelungen der StVO werden nicht nur auf die Privilegierungen des CSgG sondern auch auf entsprechende Regelungen nach Landesrecht angewendet. Ein Vorschlag zur Anwendung der Parkautomatenregelung auf das Bewohnerparken wurde nicht aufgegriffen. Für eine Regelung, dass Parkflächen mit einer Parkflächenmarkierung umrandet sein können, hat der Bundesrat keinen gesetzlichen Regelungsbedarf in der StVO gesehen, einschließlich der Parkflächenvorhaltung für Carsharing-Fahrzeuge durch Sinnbild. Richtiger Regelungsort dafür sei die VwV-StVO.

Carsharing (§ 39 Abs. 11 StVO)

Eingeführt werden u. a. ein neues Sinnbild, das als Grundlage für Zusatzzeichen (zu Zeichen 286 und 290.1) Carsharing-Fahrzeugen bevorrechtigtes Parken ermöglicht, und eine Plakette zur Kennzeichnung der Carsharing-Fahrzeuge, die gut sichtbar an der Windschutzscheibe zu befestigen ist.

Parkflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge (§ 39 Abs. 10 StVO)

Die StVO-Novelle stellt klar, dass die zuständigen Straßenverkehrsbehörden Parkflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge durch ein Sinnbild auf der Fahrbahn hervorheben können.

Das unberechtigte Parken auf einem Parkplatz für elektrisch betriebene Fahrzeuge bzw. Carsharing-Fahrzeuge kann mit 55 € geahndet werden (s. unten VI).

Einführung eines Sinnbilds „mehrfachbesetzte Personenkraftwagen“ (§ 39 Abs. 7 StVO)

Zwar wurde eine ursprünglich geplante Freigabemöglichkeit des Bussonderfahrstreifens für mehrfachbesetzte Personenkraftwagen gestrichen. Das neu eingeführte Sinnbild können die Straßenverkehrsbehörden jedoch fortan beispielsweise für die Durchführung von Verkehrsversuchen verwenden.

Sinnbilder Wohnmobil und Elektrokleinstfahrzeuge (§ 39 Abs. 7 StVO)

In § 39 Abs. 7 wird das Sinnbild aus der Elektrokleinstfahrzeugverordnung in die StVO übernommen und ein Sinnbild „Wohnmobil“ aufgenommen.

III. Regelungen für Großraum- und Schwertransporte

Für die Beantragung von Erlaubnissen und Ausnahmegenehmigungen für Großraum- und Schwertransporte ändert sich die Regelung zur zuständigen Behörde. Ferner wird in Geb-Nr. 263 ff. GebOSt erstmals ein bundeseinheitlicher Gebührentatbestand mit einheitlicher Berechnungsgrundlage für die Länder vorgegeben (s. unten). Diese Regelungen treten zum 01.01.2021 in Kraft.

Die Änderung der örtlichen Zuständigkeit (§ 47 StVO) bei Erteilung von Erlaubnissen oder Genehmigungen von Großraum- und Schwertransporten und bei Ausnahmeerteilung vom Lkw-Sonn- und Feiertagsfahrverbot war bis zuletzt ein besonderer Streitpunkt in der StVO-Novelle. Durch die Änderung soll der Antrags-tourismus und eine Mehrfachbeantragung vermieden werden. Der Bundesrat ist bei seiner Änderung nicht der Empfehlung des Innenausschusses (BR-Drs. 591/1/19 Nr. 38) gefolgt, welcher die Zuständigkeit für streckenbezogene Erlaubnisse im Gleichklang mit den flächendeckenden Erlaubnissen regeln wollte (also auch den Betriebssitz wieder für die streckenbezogene Genehmigung verankern wissen wollte), sondern dem Vorschlag des Verkehrsausschusses (BR-Drs. 591/1/19 Nr. 39), der im Verordnungsentwurf nur die Zuständigkeit bei Transportdurchführung mit Grenzübertritt ergänzt.

IV. Kompetenz der Straßenverkehrsbehörden

Die Kompetenzen der Verkehrsbehörden wurden in geringem Umfang gestärkt. Sie dürfen die Anordnungen für das Carharing (nach § 2 und 3 CsgG) und für Fahrradzonen treffen (§ 45 Abs. 1 h und Abs. 1i StVO neu). Der besondere Gefährdungsnachweis gilt nicht für Erprobungsmaßnahmen und Fahrradzonen (§ 45 Abs. 9 Nr. 7 und 8 StVO neu) und nicht für Verkehrszeichen zur Förderung des Carsharings (§ Abs. 10 StVO verändert). Die kommunalen Spitzenverbände hatten eine höhere Flexibilisierung der StVO und mehr Kompetenz für die örtlichen Behörden gefordert, insbesondere sollte die bisherige Erprobungsklausel zu einer Innovationsklausel weiterentwickelt werden. Das im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Einvernehmen („zur Erprobung ergehen die Maßnahmen im Einvernehmen mit der Gemeinde“) wurde aus formaljuristischen Gründen vom Bundesrat gestrichen. Das ist zu kritisieren, soweit Bund und Länder damit intendieren, Verkehrsversuche gegen den Willen einer Gemeinde durchzuführen. Eine im Bundesrat diskutierte Ermächtigung in § 45 StVO für alle Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen wurde nicht eingeführt. Eine weitergehende Flexibilisierung wird durch die von BMVI für Ende 2020 angekündigte weitere Änderung von StVG und StVO erwartet (s. oben Erweiterung der Erprobungsklausel).

V. Gebühren für Maßnahmen im Straßenverkehr (Artikel 2)

Flankierend sind verschiedene Gebühren für Maßnahmen im Straßenverkehr eingeführt bzw. geändert worden:

- Gebühren für den neuen Carsharing-Ausweis (Gebühren-Nr. 260)
- Bundesweit einheitliche Gebühren für die Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten (Gebühren-Nr. 263 ff.)
- Nicht gefolgt ist der Bundesrat dem Vorschlag des BR-Verkehrsausschusses, den Gebührenrahmen für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen von heute 10,20 bis 30,70 Euro auf 10 bis 240 Euro auszuweiten. Das BMVI hatte alternativ vorgeschlagen, den Tatbestand aus der GebOSt herauszulösen, um den Kommunen die Möglichkeit zu geben, eigenständig über die Gebührenhöhe zu entscheiden. Dazu wäre die Änderung des StVG erforderlich. Eine Entscheidung soll Gegenstand einer baldigen nächsten Änderung werden und ist Thema im „Bündnis für moderne Mobilität“.

VI. Neue Regelungen für Bußgelder (Artikel 3)

Parallel passt die Verordnung auch den Bußgeldkatalog an. Teurer werden nach der Regierungsvorlage insbesondere die Geldbußen für unzulässiges Halten in zweiter Reihe und auf Schutzstreifen für den Radverkehr; ebenso das Parken auf Geh- und Radwegen. Künftig können dafür bis zu 100 Euro Bußgeld anfallen. Darüber hinaus hat der Bundesrat zahlreiche weitere Anpassungen bei den Bußgeldregeln eingefordert, um das System gerechter zu gestalten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. So wird das Bußgeld für Fahren mit E-Scootern auf Gehwegen auf bis zu 100 Euro angehoben. Dem Parken auf Geh- und Radwegen wird auch das vorschriftswidrige Befahren von Gehwegen und das vorschriftswidrige Befahren linksseitig angelegter Radwege gleichgestellt. Parken ohne Parkschein, Zweite-Reihe-Parken, Parken an unübersichtlichen Kurven und auf Carsharing-Plätzen, vor Feuerwehrezufahrten sowie das Behindern von Rettungsfahrzeugen wird künftig höher sanktioniert. 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 können stärker geahndet werden. Da das bestehende Bußgeldniveau nach Auffassung des Bundesrates insgesamt zu niedrig sei, um die notwendigen Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit zu erreichen, werden Gefährdung von Rad Fahrenden durch Abbiegen, beim Ein- und Aussteigen und Geschwindigkeitsüberschreitungen erhöht. Dazu gehört schließlich auch eine moderate Erhöhung der Bußgelder für das Parken ohne Parkschein in parkraumbewirtschafteten Zonen. Das unberechtigte Parken auf einem für Carsharing/elektrisch betriebene Fahrzeuge reservierten Parkplatz wird erstmals mit 55 Euro Ordnungsgeld belegt. Insbesondere Bußgeldtatbestände mit Gefährdung werden teilweise empfindlich erhöht (250 – 300 Euro).

Auf eine Änderung zum Vollzug bei Geschwindigkeitsüberschreitung dürfen wir gesondert hinweisen:

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

In Abschnitt a wird 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 Angabe „1 Monat“ eingefügt.

VII. Fahrerlaubnisverordnung (Artikel 4)

Das unzulässige Halten und das unzulässige Parken in zweiter Reihe, auf Geh- und Radwegen oder Rad-schnellwegen und das unzulässige Halten auf Schutzstreifen für den Radverkehr werden in den Katalog der Anlage 13 FeV aufgenommen. Damit werden diese Verstöße als verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten eingestuft und mit einem Punkt im Fahreignungsbewertungssystem belegt.

VIII. Bewertung des Verfahrens zur StVO-Novelle

Aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände wurden im Verordnungsverfahren erst durch die Stellungnahme des Bundesrates an verschiedenen Stellen Nachbesserungen vorgenommen, um nachteilige Nebenwirkungen auf Städte und Gemeinden zu vermeiden. Die Novelle war im vergangenen Herbst nur kurz mit Kommunen und Verbänden erörtert und dann sogleich dem Bundesrat zugeleitet worden. Eine Entschließung des Bundestages vom 17.01.2020 zu „Vision Zero“ im Radverkehr wurde nicht in der aktuellen Änderung eingearbeitet. Auch der Bundesrat appelliert in seiner Entschließung vom 14.02.2020 an die Bundesregierung, das Sanktionsniveau insgesamt zu erhöhen, um eine general- und spezialpräventive Wirkung zu erzielen und das Sanktionsgefüge zu wahren. Die Länder kritisieren in ihrer Entschließung, dass die StVO-Novelle nur selektiv in den Bußgeldkatalog eingreife. Ein im November 2019 im „Bündnis für moderne Mobilität“ zwischen Bund, Ländern und Kommunen abgestimmtes Vorgehen wurde in den bereits im Oktober eingeleiteten Prozess noch nicht berücksichtigt. Das BMVI hat eine baldige weitere Novellierung von StVG/StVO für Dezember 2020 angekündigt. Nach den Änderungen des Bundesrates wurden redaktionelle Fehler in der Novelle nicht mehr ausgeräumt (Carsharing-Ausweis, Kennzeichnung von Fahrradzonen auf der Straße). Die Änderungen zur Zuständigkeit von Großraum- und Schwertransporten werden von Mitgliedstädten als unbefriedigend wahrgenommen. Einige Änderungen werden einen deutlich höheren Vollzugsaufwand auslösen.

Weiteren Änderungsbedarf wird insbesondere gesehen bei:

- Erhöhung des Gebührenrahmens für Bewohnerparkausweise (s. oben zu Artikel 2)
- Erlaubnispflicht für „Free-floating-Anbieter“ von Elektrokleinstfahrzeugen und Leihfahrrädern, die auf Gehwegen abgestellt werden, Einführung einer Negativbeschilderung und der Drosselung von EKFz
- Ermächtigung in § 45 StVO für Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen
- Anhebung der Verwarngeldschwelle
- Nivellierung des Sanktionsniveaus
- Wiedereinführung von Punkten (z.B. für Baustelleneinrichtung ohne Genehmigung)
- Weitere Forderungen haben die kommunalen Spitzenverbände bereits in Ihrer Stellungnahme zur Verordnungsänderung aufgelistet

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Thomas Kiel d'Aragon