

26.01.88

VP - In - R

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

Neunten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Punkt der 585. Sitzung des Bundesrates am 5. Februar 1988

Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP)**,
der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten** (In) und
der **Rechtsausschuß** (R)
empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80
Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

R

1. Präambel

In der Präambel sind

- a) im ersten Spiegelstrich hinter der Angabe "§ 6 Abs. 1
Nr. 3" die Angabe ", 14 und 16" und *)
- b) im zweiten Spiegelstrich hinter der Angabe
"§ 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d" die Angabe
"und Nr. 5 b"

einzufügen.

Begründung:

Zu a): Die zu ändernden Erläuterungen
verschiedener Zeichen sind auf
die Nummer 14 und die Änderung
des § 36 Abs.5 StVO ist auf die
Nummer 16 des § 6 Abs.1 StVG
zu stützen.

*) siehe Hinweis auf Seite 2

(noch Ziffer 1)

Zu b): Zwei Regelungen der Änderungsverordnung sind auf die besondere Ermächtigung der Nummer 5 b des § 6 Abs.1 StVG zu stützen.

*) Hinweis: Bei Annahme der Empfehlung unter Ziffer 38 ist Buchstabe a wie folgt zu fassen:

'a) im ersten Spiegelstrich hinter der Angabe "§ 6 Abs. 1 Nr. 3" die Angabe ", 14 bis 16" und'

Begründung:

Ohne das Zurückgreifen auf § 6 Abs. 1 Nr. 15 StVG wäre die Aufzählung der Ermächtigungsnormen in der Präambel im Hinblick auf die empfohlene Einfügung eines Satzes 2 in § 54 Abs. 4 (Artikel Nr. 40 Buchstabe c) unvollständig.

VP

2. Artikel 1 Nr. 1 (§ 2)

In Artikel 1 ist Nummer 1 wie folgt zu fassen:

'1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

"(3a) Beträgt die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m, müssen sich die Führer kennzeichnungspflichtiger

(noch Ziffer 2)

Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern so verhalten, daß eine Gefährdung Anderer ausgeschlossen ist; wenn nötig, ist der nächste geeignete Platz zum Parken aufzusuchen. Gleiches gilt bei Schneeglätte oder Glatteis."

- b) In Absatz 5 Satz 1 wird nach dem Wort "benutzen" weiter wie Regierungsvorlage."

Begründung:

Die Erfahrungen haben gezeigt, daß bei geringer Sichtweite die Gefahr von sog. Massenkarambolen besonders groß ist. Auch Schnee- und Eisglätte verursachen oft Unfälle gleichen Ausmaßes.

Durch den Austritt von gefährlichen Gütern oder deren Reaktionen (z.B. Brand, Explosionen) werden Menschen und Umwelt in hohem Maße gefährdet. Dies gilt vor allem bei Gefahrguttransporten, bei denen die Fahrzeuge kennzeichnungspflichtig sind (z.B. bei Beförderungen in Tanks oder in größeren Mengen in Versandstücken).

Deshalb soll § 2 StVO um einen Absatz für Gefahrguttransporte bei ungünstigen Witterungsverhältnissen ergänzt werden. Satz 1 des neuen Absatzes 3a stellt auf die Sichtsituation ab, bei der nach § 17 Abs. 3 letzter Satz StVO Nebelschlußleuchten benutzt werden dürfen. Die übrigen Witterungsverhältnisse, die besonders sorgfältiges Fahren auslösen, werden durch die unbestimmten Rechtsbegriffe "Schneeglätte" und "Glatteis" umrissen. Zwar wird damit dem betroffenen Verkehrsteilnehmer kein mit exakten Maßeinheiten umschriebener Tatbestand vorgegeben. Die Begriffe erscheinen jedoch, ähnlich wie dies die Rechtsprechung beim Begriff "Nässe" angenommen hat, hinreichend bestimmt. Die Bußgeldbewehrung ergibt sich aus § 49 Abs. 1 Nr. 2.

VP 3. Artikel 1 Nr. 1a (§ 4 Abs. 3 - neu -)

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

'1a. In § 4 wird folgender Absatz 3 angefügt:

"(3) Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t und Kraftomnibusse müssen auf Autobahnen, wenn ihre Geschwindigkeit mehr als 50 km/h beträgt, von vorausfahrenden Fahrzeugen einen Mindestabstand von 50 m einhalten."

Begründung:

Die Erfahrung zeigt, daß im Autobahnverkehr der nach § 4 vorgeschriebene und zur Vermeidung von Auffahrunfällen unerläßliche Sicherheitsabstand kaum eingehalten wird. Dies gilt insbesondere auch hinsichtlich der Lastkraftwagen und der Kraftomnibusse. Auffahrunfälle unter Beteiligung solcher Kraftfahrzeuge haben, wie die Vergangenheit gezeigt hat, meist besonders schwerwiegende Folgen. Um den Führern von Lastkraftwagen und Omnibussen bessere Anhaltspunkte für die Bemessung des notwendigen Sicherheitsabstandes zu geben und insbesondere um die polizeiliche Überwachung des Abstandes zu erleichtern, ist eine Ergänzung der Vorschrift geboten. Das Maß von 50 m entspricht dem Abstand der Leitpfosten am Fahrbahnrand.

VP 4. Artikel 1 Nr. 6 (§ 10 Satz 1)

In Artikel 1 Nr. 6 sind in § 10 Satz 1 die Worte
"(Zeichen 241)"
durch die Worte
"(Zeichen 242 und 243)"
zu ersetzen.

Begründung:

Folge der Änderungsempfehlung unter
Ziffer 18.

VP 5. Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a₁ (§ 12 Abs. 3b - neu -)

In Artikel 1 Nr. 7 ist nach Buchstabe a folgender Buchstabe a₁ einzufügen:

'a₁) Nach Absatz 3a wird folgender Absatz 3b eingefügt:

"(3b) Mit Kraftfahrzeuganhängern ohne Zugfahrzeug darf nicht länger als zwei Wochen geparkt werden."

Begründung:

In Übereinstimmung mit dem Deutschen Städtetag wird die Einführung einer Regelung, daß in Wohngebieten, Sondergebieten, Kurgebieten und Kerngebieten mit Kraftfahrzeuganhängern, die nicht mit dem Zugfahrzeug verbunden sind, nicht länger als zwei Wochen geparkt werden darf, für unbedingt erforderlich gehalten. Das Problem der Belästigung, insbesondere ein "Überwintern" von Wohnwagenanhängern sowie der Wegnahme von Parkraum, ist vor allem aus den Ballungsgebieten bekannt; dem sollte entgegengewirkt werden.

VP
In

6. Artikel 1 Nr. 7 Buchstaben c und d (§ 12 Abs. 5 und 6)

In Artikel 1 Nr. 7 sind nach Buchstabe b folgende Buchstaben c und d anzufügen:

'c) Es wird folgender Absatz 5 eingefügt:

"(5) An einer Parklücke hat Vorrang, wer sie zuerst unmittelbar erreicht; der Vorrang bleibt erhalten, wenn der Berechtigte an der Parklücke vorbeifährt, um rückwärts einzuparken oder wenn er sonst zusätzliche Fahrbewegungen ausführt, um in die Parklücke einzufahren. Satz 1 gilt entsprechend für Fahrzeugführer, die an einer freiwerdenden Parklücke warten."

d) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 6.'

Als Folge

ist in Artikel 1 Nr. 36 nach Buchstabe b folgender Buchstabe b₁ einzufügen:

'b₁) In Absatz 1 erhält die Nummer 12 folgende Fassung:

"12. das Halten oder Parken nach § 12 Abs. 1, 1a, 3, 3a, 4 Satz 1, Satz 2 Halbsatz 2, Satz 3 oder Abs. 4a bis 6,",'

(noch Ziffer 6)

Begründung:

Angesichts der erheblichen Parkraumnot und der nicht eindeutigen, lediglich auf die Vorschriften über verbotene Behinderung (§ 1 Abs. 2) gestützten Rechtsprechung soll der Vorrang an einer Parklücke deutlich geregelt werden. Dabei gilt der Grundsatz, daß Vorrang an einer Parklücke derjenige hat, der sie zuerst unmittelbar, also nicht z.B. auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite, erreicht. Da in der Regel rückwärts einzuparken ist, muß der Berechtigte meist an der Parklücke vorbeifahren, um rückwärts einzuparken. Diese Situation wird nicht selten von nachfolgenden Fahrzeugen dazu benutzt, ihrerseits zu versuchen, in die Lücke einzufahren. Deshalb wird bestimmt, daß der Vorrang des Berechtigten bei Fahrbewegungen, die notwendig sind, um sachgerecht in die Parklücke einzufahren, erhalten bleibt.

Ist eine Parklücke noch nicht vorhanden, bereitet sich jedoch der Fahrer eines geparkten Fahrzeugs erkennbar auf die Abfahrt vor und wartet unmittelbar an dieser Stelle ein anderes Fahrzeug, so soll der Fahrer dieses Fahrzeugs Vorrang beim Besetzen der Parklücke in gleicher Weise haben, als wenn die Parklücke bereits vorhanden wäre.

VP 7. Artikel 1 Nr. 8 (§ 13 Abs. 1)

In Artikel 1 ist Nummer 8 wie folgt zu fassen:

'8. § 13 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 wird das Wort

"sichtbar"

durch das Wort

"lesbar"

ersetzt. (wie Regierungsvorlage)

b) Nach Satz 1 werden folgende Sätze eingefügt:

"Ist eine Parkuhr oder ein Parkscheinautomat nicht funktionsfähig, so darf nur bis zur angegebenen Höchstparkdauer geparkt werden. In diesem Fall ist die Parkscheibe zu verwenden (Abs. 2 Satz 1 Nr. 2)."

Begründung:

Damit wird der Rechtsprechung gefolgt (vgl. BGH, Beschl.v. 25.01.1983 - VM S. 57.), wonach das Parken an einer defekten Parkuhr nur für die auf der Uhr angegebene höchstzulässige Parkdauer erlaubt ist. Zur Kontrolle ist die Parkscheibe zu verwenden.

VP

8. Artikel 1 Nr. 10 (§ 16 Abs. 2)

In Artikel 1 ist Nummer 10 wie folgt zu fassen:

'10. In § 16 Abs. 2 Satz 2 werden nach dem Wort
"gefährdet"
die Worte
"oder andere vor Gefahren warnen will"
eingefügt.'

Begründung:

Gemäß der bisherigen Begründung zu Artikel 1 Nr. 10 soll die Möglichkeit geschaffen werden, daß Verkehrsteilnehmer durch Einschalten des Warnblinklichts den nachfolgenden Verkehr vor einem Verkehrsstau oder andere Verkehrsteilnehmer vor einem Falschfahrer auf Autobahnen warnen können.

Diese Warnung soll ausschließlich durch das Einschalten des Warnblinklichtes, nicht aber durch das Abgeben von Schall- oder Leuchtzeichen ermöglicht werden.

VP
In

9. Artikel 1 Nr. 12 Buchstabe a₁ (§ 18 Abs. 5)

In Artikel 1 Nr. 12 ist nach Buchstabe a folgender Buchstabe a₁ einzufügen:

'a₁) Absatz 5 Satz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nach den Worten

"Auf ihnen"

werden die Worte

"sowie außerhalb geschlossener Ortschaften auf Kraftfahrstraßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind,"
eingefügt.

bb) In Nummer 1 werden vor dem Wort

"und"

die Worte

", Wohnmobile mit Anhänger"
eingefügt.'

Begründung:

Zu aa:

Die Straßenverkehrs-Ordnung läßt für eine Reihe von Kraftfahrzeugen unterschiedliche Höchstgeschwindigkeiten zu, je nachdem ob Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften oder Autobahnen befahren werden (vgl. § 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe a und b und § 18 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 bis 3 StVO). Eine weitere Unterscheidung nach Art der Straßen und ihrem Ausbau wird - abgesehen vom Fall des § 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe c Satz 2 StVO - nicht vorgenommen. Das gilt insbesondere für Kraftfahrstraßen mit Richtungsfahrbahnen und Mitteltrennung. Da diese Straßen in § 18 Abs. 5 StVO nicht genannt sind, dürfen Fahrzeuge nach § 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe b StVO auch dort die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h nicht überschreiten. Das erscheint nicht gerechtfertigt, zumal der Ausbaustandard solcher Kraftfahrstraßen mit Richtungsfahrbahn

(noch Ziffer 9)

und Mitteltrennung in hohem Maße dem von Autobahnen entspricht. Der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h in § 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe b StVO liegt der Gedanke zugrunde, daß eine höhere Geschwindigkeit auf normalen Außerortsstraßen die Verkehrssicherheit beeinträchtigen könnte. Diese Überlegungen treffen für autobahnähnliche Kraftfahrstraßen nicht zu.

Aus diesem Grund sollten derartig ausgebaute Kraftfahrstraßen, wenigstens was die zulässige Höchstgeschwindigkeit angeht, Autobahnen gleichgestellt werden. Die geltende Regelung wird vom Kraftfahrer wenig beachtet, wohl deshalb, weil sie nicht einsichtig ist. Eine Gleichstellung von Autobahnen und autobahnähnlichen Kraftfahrstraßen könnte die Akzeptanz der Geschwindigkeitsvorschriften deutlich erhöhen. Autobahnähnliche Kraftfahrstraßen sollten deshalb in § 18 Abs. 5 Satz 2 aufgenommen werden.

Zu bb:

Wohnmobile bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t unterliegen auf Autobahnen keiner Geschwindigkeitsbeschränkung. Denn das Wohnmobil als solches fällt unter keine der in § 18 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 bis 3 StVO genannten Fahrzeugarten. Es ist insbesondere kein Pkw. Deshalb unterliegt ein Wohnmobil bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t mit Anhänger ebenfalls keiner Geschwindigkeitsbeschränkung. Die StVO enthält insoweit eine wohl unbeabsichtigte Lücke, die zu schließen ist. Es gibt keinen hinreichenden Grund, Wohnmobile mit Anhänger auf Autobahnen schneller fahren zu lassen als Personenkraftwagen mit Anhänger. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Personenkraftwagen mit Anhänger beträgt auf Autobahnen 80 km/h; das muß auch für Wohnmobile mit Anhänger gelten.

VP 10. Artikel 1 Nr. 14 (§ 20)

In Artikel 1 ist Nummer 14 wie folgt zu fassen:

'14. § 20 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 2 werden die Worte
"auf der Fahrbahn"
gestrichen.
- b) In Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort
"Linienverkehrs" weiter wie Regierungsvor-
lage.'

Begründung:

Die Änderung des § 20 Abs. 1 Satz 2 dient der Verkehrssicherheit.
Die geltende Fassung des § 20 Abs. 1 Satz 2 StVO berücksichtigt nur den Fall, daß beim Ein- und Aussteigen an Haltestellen die Fahrbahn betreten werden muß. Bei Bussen, die an die Gehwege heranfahren, bestand ein Regelungsbedürfnis bisher nicht. Im Zuge der Radwegebauprogramme der Länder verlaufen jedoch zunehmend Radwege links von Bürgersteigen. Trotzdem brauchen Radfahrer an Bushaltestellen (Zeichen 224 StVO) ihre Geschwindigkeit nicht zu ermäßigen, weil dort keine Fahrgäste i.S.d. § 20 Abs. 1 Satz 2 "auf der Fahrbahn" ein- oder aussteigen. Das führt regelmäßig zu Gefährdungen der über den Radweg ein- und aussteigenden Fahrgäste. Mit der Streichung sollen auch die Radfahrer verpflichtet werden, durch mäßige Geschwindigkeit und Einhaltung von Abständen derartige Gefährdungen zu vermeiden.

11. Artikel 1 Nr. 16 (§ 21a)

In Artikel 1 ist Nummer 16 wie folgt zu fassen:

'16. § 21a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 werden nach dem Wort
"Mietwagenfahrer"
die Worte
"bei der Fahrgastbeförderung"
eingefügt.

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Die Führer von Krafträdern weiter wie
Regierungsvorlage."

Begründung:

Nach § 21a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung sind Taxi- und Mietwagenfahrer auch dann von der Gurtanlegepflicht ausgenommen, wenn sie keine Fahrgäste befördern. In der amtlichen Begründung zu dieser Vorschrift wird ausgeführt:

"Die Taxifahrer und Mietwagenfahrer sind von der Anlegepflicht ausgenommen wegen der persönlichen Gefährdungen, denen sie in Ausübung ihres Berufes ausgesetzt sind. Schon wiederholt konnten Taxifahrer oder Mietwagenfahrer einem Anschlag auf ihr Leben nur dadurch entgehen, daß sie sich aus der geöffneten Tür fallen ließen" (vgl. Verkehrsblatt 1975, S. 667).

Die für Taxi- und Mietwagenfahrer zuständige Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen hat in der vom Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung genehmigten Unfallverhütungsvorschrift (UVV) "Fahrzeuge" (VBG 12) im Gegensatz zu § 21a StVO die Taxi- und Mietwagenfahrer von der Gurtanlegepflicht nur "während der Fahrgastbeförderung" ausgenommen (vgl. § 31 Abs. 4 UVV - "Fahrzeuge"). Gurten sich die Fahrer entgegen der Unfallverhütungsvorschrift auf der Leerfahrt nicht an, könnten sie von der

(noch Ziffer 11)

Berufsgenossenschaft mit einem Bußgeld belegt werden (§ 51 UVV "Fahrzeuge" i.V.m. § 170 RVO, vgl. zur Ahndungszuständigkeit § 36 Abs. 1 OWiG in Verbindung mit § 646 Abs. 1 Anlage 1 Nr. 33 RVO). Diese unterschiedliche Rechtslage hat zu erheblicher Unsicherheit geführt. Sie sollte durch eine Angleichung der unterschiedlichen Vorschriften beendet werden.

Es ist nicht zu rechtfertigen, Taxi- und Mietwagenfahrer, wenn sie keine Fahrgäste befördern, bei der Gurtanlegepflicht anders zu behandeln als andere Kraftfahrer, die sich nicht angurten. Auf der Leerfahrt sind sie den Gefahren, die ihnen von Fahrgästen drohen können, nicht ausgesetzt. Deshalb sollte auf den Sicherheitsgewinn für den Fahrer nicht verzichtet und bei der Leerfahrt der Sicherheitsgurt angelegt werden.

Gegen eine Änderung des § 21a StVO wurde eingewandt, der Taxi- und Mietwagenfahrer dürfe nicht gezwungen werden, bei Aufnahme eines Fahrgastes den Sicherheitsgurt abzulegen; denn er dokumentiere dann, daß er sich durch den Fahrgast gefährdet fühle. Diese Schlußfolgerung ist jedoch nicht stichhaltig. Steht das Taxi auf dem Standplatz, sitzt der Fahrer unangegurtet im Auto. Wird er dagegen aus dem fließenden Verkehr an den Straßenrand gewunken, bleibt ihm bis zum Einsteigen des Fahrgastes ausreichend Zeit, den Gurt abzulegen, ohne daß der Fahrgast dies bemerken müßte. Jeder höfliche Taxifahrer steigt zudem aus und hilft dem Fahrgast beim Einsteigen und Gepäckverstauen.

Daher sollten Taxi- und Mietwagenfahrer, wie jeder andere Pkw-Fahrer auch, auf Leerfahrten der Gurtanlegepflicht unterworfen werden.

Der Bund sollte im übrigen darauf hinwirken, daß die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen ihre gleichlautende Regelung aufhebt. Verkehrsbezogenes Verhalten sollte ausschließlich in der StVO geregelt sein.

VP
In

12. Artikel 1 Nr. 19 (§ 26)

In Artikel 1 ist Nummer 19 wie folgt zu fassen:

'19. § 26 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

"An Fußgängerüberwegen..... weiter wie Regierungsvorlage."

b) In Absatz 1 Satz 2, erster Halbsatz..... weiter wie Regierungsvorlage."

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"(3) An Überwegen darf nicht überholt werden.""

Begründung:

Die bisherige Regelung, nach der ein Überholen in bestimmten Fällen zulässig war, hat zu gefährlichen Situationen und teilweise schweren Unfällen geführt. Im Interesse der Verkehrssicherheit an Überwegen ist ein generelles Überholverbot angebracht.

VP
In

13. Artikel 1 Nr. 25 (§ 36 Abs. 5)

In Artikel 1 Nr. 25 ist § 36 Abs. 5 wie folgt zu fassen:

"(5) Polizeibeamte dürfen Verkehrsteilnehmer zur Verkehrskontrolle, zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen und zu Verkehrserhebungen anhalten. Die Verkehrsteilnehmer haben diese Anweisungen zu befolgen und die Kontrolle zu ermöglichen."

Begründung:

Die Auslegung des § 36 durch die Gerichte (vgl. BGH, Beschl. v. 31.01.1984 - VM S. 73 und BayObLG, Beschl. v. 27.10.1986 - VM 1987 S. 26), wonach Zuwiderhandlungen gegen Weisungen eines Polizeibeamten, die allein die Verfolgung einer Verkehrsordnungswidrigkeit ermöglichen sollen, nicht bußgeldbewehrt sind, führt in der Praxis zu Unsicherheiten und zu einem großen Aufwand in der Beweisführung bezüglich des Ermittlungszieles. Es ist auch aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zu vertreten, einem vorschriftswidrig handelnden Verkehrsteilnehmer zu gestatten, sich der Feststellung seiner Personalien und der näheren Tatumstände durch Mißachtung eines polizeilichen Haltegebots ohne Ahndungsrisiko zu entziehen. Andere Mittel, wie sie z.B. bei der Verfolgung schwerer Straftaten zulässig sind, sind der Polizei bei Verkehrszuwiderhandlungen in der Regel wegen des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit der Mittel verwehrt. Im übrigen kann nicht außer Betracht bleiben, daß die Polizei bei dringendem Tatverdacht auch begründetes Interesse daran hat, den betreffenden Verkehrsteilnehmer einer Verkehrskontrolle, z.B. Überprüfung der Fahrerlaubnis, zu unterziehen.

Dieser Empfehlung widerspricht der Rechtsausschuß mit folgender

Begründung:

- Für die vorgeschlagene Erweiterung des § 36 Abs. 5 mit dem Ziel, daß Polizeibeamte Verkehrsteilnehmer generell auch "zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen" anhalten dürfen, bieten die in der Präambel aufgeführten Ermächtigungsvorschriften keine ausreichende Rechtsgrundlage.

Die vorliegend allein in Betracht kommende Ermächtigung des § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG berechtigt zum Erlaß von Rechtsverordnungen zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen und Plätzen. Auf diese Ermächtigung können nur Regelungen präventiven Inhalts gestützt werden, durch die Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs vermieden oder bereits eingetretene Beeinträchtigungen beseitigt werden sollen.

Soweit es sich um polizeiliche Anhalteweisungen handelt, müssen diese daher im konkreten Einzelfall einem Bedürfnis zur Regelung des Straßenverkehrs oder zur Gewährleistung seiner Sicherheit entspringen. Dies ist nicht der Fall, wenn ein Verkehrsteilnehmer allein aus repressiven Gründen wegen einer bereits begangenen Zuwiderhandlung gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften angehalten werden soll, die keine den Verkehr beeinträchtigenden Wirkungen mehr entfaltet (vgl. BGH VerkMit. 1984, 73; BayObLG VerkMit. 1987, 26).

- Auch rechtssystematische und -politische Gründe sprechen gegen die Einführung einer bußgeldbewehrten Haltepflicht bei der Verfolgung von Zuwiderhandlungen. Für repressiv-polizeiliche Maßnahmen bei der Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten kommen allein die auch sonst hierfür nach den allgemeinen prozessualen Regeln vorgesehenen Möglichkeiten in Betracht, nach denen ein Betroffener grundsätzlich nicht verpflichtet ist, an der Erforschung und Ahndung einer von ihm begangenen Zuwiderhandlung mitzuwirken. Dieser Grundsatz würde im Bereich der Verkehrsordnungswidrigkeiten durchbrochen, wenn man einen Verkehrsteilnehmer durch Androhung einer Geldbuße zwingen wollte, allein wegen der Verfolgung einer bereits beendeten Verkehrsordnungswidrigkeit auf eine polizeiliche Weisung hin anzuhalten (vgl. BGHSt 32, 248, 253 f.).

VP 14. Artikel 1 Nr. 25a (§ 37 Abs. 2)

In

In Artikel 1 ist nach Nummer 25 folgende Nummer 25a einzufügen:

'25a. In § 37 Abs. 2 wird folgende Nummer 6 angefügt:

"6. Radfahrer haben die Lichtzeichen für Fußgänger zu beachten, wenn eine Radwegfurt an eine Fußgängerfurt grenzt und keine gesonderten Lichtzeichen für Radfahrer vorhanden sind."

Begründung:

Radwege werden häufig unmittelbar neben einer Fußgängerfurt angeordnet. In diesen Fällen ist es aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vertretbar, daß für Radfahrer die Lichtzeichen für den Kraftfahrzeugverkehr gelten, die in der Regel eine längere Grünphase haben als die für Fußgänger. Wenn Radfahrer bei "Rot für Fußgänger" noch die Straße überqueren, üben sie eine unerwünschte Sogwirkung auf Fußgänger aus. Außerdem besteht die Gefahr, daß abbiegende Kraftfahrer sich an dem "Rot für Fußgänger" orientieren und dabei den Vorrang von Radfahrern nicht beachten.

Im Interesse einer Reduzierung der Zahl von Lichtzeichen an Kreuzungen und Einmündungen sollten in diesen Fällen zusätzliche Lichtzeichen für Radfahrer, die ohnehin aus Gründen der Verkehrssicherheit mit dem Lichtzeichen für Fußgänger parallel zu schalten sind, dadurch entbehrlich gemacht werden, indem vorgeschrieben wird, daß Lichtzeichen für Fußgänger auch von Radfahrern zu beachten sind, wenn die Radwegfurt an eine Fußgängerfurt grenzt und für die Radfahrer keine gesonderten Lichtzeichen vorhanden sind.

VP 15. Artikel 1 Nr. 27 Buchstabe a (§ 39 Abs. 1)

In Artikel 1 Nr. 27 Buchstabe a ist in § 39 Abs. 1 nach Satz 4 folgender neuer Satz einzufügen:

"Verkehrszeichen und Zusatzschilder können, auch gemeinsam, auf einer Trägerfläche aufgebracht werden."

Begründung:

Im Hinblick auf die Beschlüsse des BayObLG vom 23.05.1986 (VRS Bd. 71 S. 309) und vom 18.12.1986 (VRS Bd. 72 S. 306) ist es notwendig, in der Verordnung klarzustellen, daß ein Verkehrszeichen, auch zusammen mit einem Zusatzschild, auf einer Trägerfläche, z.B. einer weißen Tafel, dargestellt werden kann. Dabei muß ein unterhalb des Verkehrszeichens abgebildetes Zusatzschild der Form entsprechen (schwarze Sinnbilder oder Aufschriften und mit schwarzem Rand).

VP 16. Artikel 1 Nr. 27 Buchstabe c (§ 39 Abs. 3)

In Artikel 1 Nr. 27 ist in Buchstabe c nach dem Wort "ersetzt" das Komma durch einen Punkt zu ersetzen und der folgende Textteil zu streichen.

Begründung:

Im Zusammenhang mit der Einführung der "Richtlinien für die Anordnung von verkehrslenkenden Maßnahmen für den Transport von gefährlichen Gütern auf Straßen" hat sich herausgestellt, daß das Zusatzschild 724 i "Kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit explosionsgefährlichen oder leichtentzündlichen Stoffen" in Verbindung mit dem Zeichen 250 benötigt wird.

VP 17. Artikel 1 Nr. 29 Buchstabe a₀ (§ 41 Abs. 2 Nr. 5)

In Artikel 1 Nr. 29 ist vor Buchstabe a folgender Buchstaben a₀ einzufügen:

'a₀) In Absatz 2 Nr. 5 wird nach Satz 4 der Erläuterungen zu den Zeichen 237, 239 und 241 folgender Satz eingefügt:

"Durch ein Zusatzschild kann die Benutzung des Radweges durch Mofas gestattet werden."

Als Folge ist

in § 2 Abs. 4 StVO der Satz 3 wie folgt zu fassen:

"Das gilt auch für Mofas, die durch Treten fortbewegt werden."

sowie

in § 41 Abs. 2 Nr. 5 StVO der Buchstabe b wie folgt zu fassen:

"b) Wer ein Mofa durch Treten fortbewegt, muß den Radweg benutzen;"

Begründung:

Mofas sollen nicht den Radweg benutzen, es sei denn, der Radweg ist durch ein Zusatzschild für Mofas freigegeben.

Unfall- und Verhaltensbeobachtungen haben ergeben, daß

- Mofas auf Radwegen in starkem Maße Radfahrer gefährden,
- Mofas Radwege ohnehin selten benutzen,
- der Unfallanteil von Mofafahrern auf Radwegen erheblich höher ist als der entsprechende Verkehrsanteil,
- die Unfallfolgen für Mofafahrer, die Radwege bzw. die Fahrbahn benutzt haben, gleich sind.

Mofas sollten daher - insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften - von den Radwegen ferngehalten und nur in begründeten Ausnahmefällen durch Zusatzschilder Mofas auf Radwege verwiesen werden.

Ausgenommen von dieser Regelung sind Mofas dann, wenn sie durch Treten fortbewegt werden.

/P 18. Artikel 1 Nr. 29 Buchstabe a (§ 41 Abs. 2 Nr. 5)

In

In Artikel 1 Nr. 29 ist Buchstabe a wie folgt zu fassen:

'a) Absatz 2 Nr. 5 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe e wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgender Buchstabe f angefügt:

"f) wird bei Zeichen 237 weiter wie Regierungsvorlage."

bb) Nach den Erläuterungen zu Zeichen 237, 239, 241 werden folgende Zeichen mit Erläuterungen eingefügt:

"Zeichen 242

Zeichen 243

*)



Beginn eines Fußgänger-
bereichs

Ende eines Fußgängerbereichs

Innerhalb des Fußgängerbereichs gilt:

1. Der Fußgängerbereich ist Fußgängern vorbehalten. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen ihn nicht benutzen.
2. Wird durch Zusatzschild Fahrzeugverkehr zugelassen, so darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Die Fahrzeugführer dürfen Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig müssen sie warten."

*) Hinweis:-farbige Darstellung wie Zeichen 241.

-vgl. Änderungsempfehlung unter Ziffer 4.

(noch Ziffer 18)

Begründung:

Fußgängerzonen sind die älteste Form innerörtlicher Verkehrsberuhigung. Für die zeitlich jüngere Regelung des Verkehrsberuhigten Bereichs nach Zeichen 325/326 wurde ein Zonenschild eingeführt. Für Fußgängerbereiche gibt es bisher noch keine Zonenzeichen.

Die Kennzeichnung eines Fußgängerbereichs mit zonenwirksamen Verkehrszeichen erscheint sinnvoll. Dies hätte den Vorteil, daß statt zahlreicher einzelner Verkehrszeichen nach Zeichen 241 entsprechend dem Sichtbarkeitsprinzip nur Beginn und Ende einer Fußgängerzone gekennzeichnet werden müßten. Eine solche Verkehrsregelung käme auch Forderungen von Städteplanern und Denkmalpflegern entgegen, bei der Verwendung von Verkehrszeichen in historischen Stadtkernen mehr Zurückhaltung üben zu können.

Mit der Einführung von Zonenschildern für Fußgängerbereiche wird die Hoffnung verknüpft, daß die Zahl der Verkehrszeichen erheblich verringert werden kann.

Ein solches Zonenverkehrszeichen vollzieht im übrigen nach, was im Bewußtsein der Bevölkerung bereits verankert ist. Denn Verkehrsflächen, die dem allgemeinen Fahrzeugverkehr entzogen und dem Fußgängerverkehr vorbehalten sind, werden seit längerem im allgemeinen Sprachgebrauch als "Fußgängerzonen" bezeichnet. Die Straßenverkehrs-Ordnung sollte dieses Zonenbewußtsein durch eine entsprechende Ausschilderungsmöglichkeit unterstützen.

P 19. Artikel 1 Nr. 29 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa₁ (§ 41 Abs. 2, Zeichen 251)

In Artikel 1 Nr. 29 Buchstabe b ist nach Doppelbuchstabe aa folgender Doppelbuchstabe aa₁ einzufügen:

'aa₁) Die Bildunterschrift zu Zeichen 251 ("Verbot für Kraftwagen") ist wie folgt zu fassen:

"Verbot für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge"

Begründung:

Mit dieser Ergänzung soll die in der Praxis immer wieder aufkommende Streitfrage, ob Zugmaschinen unter den Begriff "Kraftwagen" fallen, geklärt werden.

20. Artikel 1 Nr. 29 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc (§ 41 Abs. 2 Nr. 6)

In Artikel 1 Nr. 29 Buchstabe b sind in Doppelbuchstabe cc die Worte

"In Buchstabe b"

durch die Worte

"In dem Buchstaben b der Erläuterungen zu den Zeichen 251 und 253"

zu ersetzen.

Begründung:

Notwendige Präzisierung der Bezeichnung der zu ändernden Textstelle.

VP

21. Artikel 1 Nr. 29 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc₁ (§ 41 Abs. 2, Zeichen 269)

In Artikel 1 Nr. 29 Buchstabe b ist nach Doppelbuchstabe cc folgender Doppelbuchstabe cc₁ einzufügen:

'cc₁) Die Bildunterschrift zu Zeichen 269 erhält folgende Fassung:

"Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung"

Begründung:

Nach der Richtlinie für Trinkwasserschutzgebiete "DVGW-LAWA-Arbeitsblatt W 101" ist der Transport wassergefährdender Stoffe in der Schutzzone II und damit auch in der Schutzzone I gefährlich und in der Regel nicht tragbar. Dementsprechend enthalten die Rechtsverordnungen für die Festsetzung von Wasserschutzgebieten regelmäßig Verbote für Transporte wassergefährdender Stoffe in der Schutzzone II.

Eine solche Beschilderung ist derzeit nach der StVO nicht möglich. Der Sinngehalt des Zeichens 269 sollte daher in einem generellen Verbot des Transports wassergefährdender Stoffe bestehen; durch Zusatzbeschilderung könnte dann eine höhere Ladung zugelassen werden.

Dies würde auch der Systematik der StVO entsprechen, die grundsätzlich von generellen Verboten ausgeht und durch Zusatztafeln das Verbot modifiziert.

22. Artikel 1 Nr. 29 Buchstabe e Doppelbuchstabe dd (§ 41 Abs. 3 Nr. 3)

In Artikel 1 Nr. 29 Buchstabe e ist Doppelbuchstabe dd wie folgt zu fassen:

'dd) In Buchstabe a werden die bisherigen Sätze 2 bis 4 Sätze 3 bis 5, wobei die bisherigen Sätze 2 und 3 folgende Fassung erhalten: "Sie ordnen an: Fahrzeuge dürfen sie nicht überqueren oder über ihnen fahren. Begrenzen sie den Fahrbahnteil für den Gegenverkehr, so ordnen sie weiter an: Es ist rechts von ihnen zu fahren."

Begründung:

Die vorgeschlagene Neufassung des Artikels 1 Nr.29 Buchstabe e Doppelbuchstabe dd enthält zum einen die erforderliche Präzisierung in der Bezeichnung der zu ändernden Textstelle; zum anderen berücksichtigt sie, daß aufgrund des in Artikel 1 Nr.29 Buchstabe e Doppelbuchstabe cc neu eingefügten Satzes nunmehr auch der bisherige Satz in Buchstabe a der Erläuterungen zu Zeichen 295 sich auf die durchgehende Linie und die Doppellinie bezieht.

VP 23. Artikel 1 Nr. 30 Buchstabe c Doppelbuchstabe cc (§ 42 Abs. 4 Nr. 3, Zeichen 315)

In Artikel 1 Nr. 30 Buchstabe c Doppelbuchstabe cc ist der Unterabsatz aaa wie folgt zu fassen:

'aaa) In Satz 1 werden die Worte

"nach der Dauer, zugunsten der Anwohner, zugunsten Schwerbehinderter mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinder, allgemein oder mit besonderem Parkausweis" durch die Worte

"insbesondere nach der Dauer, zugunsten der mit besonderem Parkausweis versehenen Anwohner, Schwerbehinderten mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinden" ersetzt.'

Begründung:

Anpassung an die neue Bedeutung des Zeichens 314.

VP 24. Artikel 1 Nr. 30 Buchstabe g₁ (§ 42 Abs. 8, Zeichen 432)

In Artikel 1 Nr. 30 ist nach Buchstabe g folgender Buchstabe g₁ einzufügen:

'g₁) In Absatz 8 Nr. 1 erhält die Bildunterschrift zu Zeichen 432 folgende Fassung:

"zu innerörtlichen Zielen und zu Einrichtungen mit erheblicher Verkehrsbedeutung"'.
".

Begründung:

Die Erläuterung wird der Funktion des Zeichens angepaßt.

VP 25. Artikel 1 Nr. 32 (§ 44)

In Artikel 1 ist Nummer 32 wie folgt zu fassen:

'32. § 44 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

"Nach Maßgabe des Landesrechts kann die Zuständigkeit der obersten Landesbehörden und der höheren Verwaltungsbehörden im Einzelfall oder allgemein auf eine andere Stelle übertragen werden."

b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a angefügt:

""(3a) Die Erlaubnis weiter wie Regierungsvorlage."" *)

Begründung:

Anpassung an § 44 Abs. 3 Satz 3 StVO. Hier ist für die Fälle des § 44 Abs. 3 Satz 1 StVO ausdrücklich bestimmt, daß "nach Maßgabe des Landesrechts" die Zuständigkeit der höheren Verwaltungsbehörde auf eine andere Stelle übertragen werden kann. Als Umkehrschluß ist zu entnehmen, daß dies in den Fällen des § 44 Abs. 1 Satz 2 StVO nicht möglich sein soll. Es ist nicht erkennbar, warum hier eine Beschränkung der Zuständigkeiten gegeben sein soll.

*) Hinweis: Ist bei Annahme von Ziffer 26 entsprechend anzupassen.

R 26. Artikel 1 Nr. 32 (§ 44 Abs. 3a)

In Artikel 1 Nr. 32 sind in § 44 Abs. 3 a Satz 1 die Worte "im übrigen auch" durch das Wort "dagegen" zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

VP

27. Artikel 1 Nr. 33 Buchstabe a₀ (§ 45 Abs. 1a)

In Artikel 1 Nr. 33 ist vor Buchstabe a folgender neuer Buchstabe a₀ einzufügen:

'a₀) In Absatz 1a wird nach Nummer 4 folgende Nummer 4a eingefügt:

"4a. hinsichtlich örtlich begrenzter Maßnahmen aus Gründen des Arten- oder Biotopschutzes,."

Begründung:

Es besteht eine sachliche Notwendigkeit für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Bereich des Arten- und Biotopschutzes. Bei Bedrohung des Artenvorkommens oder eines besonders schützenswerten Naturbestandteils (Biotop) soll die Straßenverkehrsbehörde die Möglichkeit haben, örtlich beschränkt und gezielt ein kurzfristiges Verkehrsverbot oder eine kurzfristige Verkehrsbeschränkung (auch für den ruhenden Verkehr) erlassen zu können.

- VP 28. Artikel 1 Nr. 34 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd (§ 46 Abs. 1 Nr. 11)

In Artikel 1 Nr. 34 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd ist in § 46 Abs. 1 Nr. 11 die Klammer

" (§ 43 Abs. 3) "

durch die Klammer

" (§ 43 Abs. 1 und 3) "

zu ersetzen.

Begründung:

Die Ergänzung ist erforderlich, weil es sonst einer gesonderten örtlichen Zuständigkeitsregelung für Ausnahmen nach § 46 Abs. 1 Nr. 4a für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde bedarf.

29. Artikel 1 Nr. 34 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb (§ 46 Abs. 2 Satz 2)

In Artikel 1 Nr. 34 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb ist in § 46 Abs. 2 Satz 2 das Wort "kann" durch das Wort "können" zu ersetzen.

Begründung:

Notwendige grammatikalische Berichtigung.

VP 30. Artikel 1 Nr. 35 Buchstabe b (§ 47 Abs. 2)

In Artikel 1 Nr. 35 Buchstabe b ist in § 47 Abs. 2 nach Nummer 4 folgende Nummer 4a einzufügen:

"4a. nach § 46 Abs. 1 Nr. 5b die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort hat, auch für die Bereiche, die außerhalb ihres Bezirks liegen;"

Begründung:

Es fehlt die örtliche Zuständigkeitsregelung für Ausnahmen nach § 21a (Anlegen des Sicherheitsgurtes/Tragen des Schutzhelmes).

Die Regelung ist notwendig, weil die Ausnahme für das Bundesgebiet gelten soll.

VP 31. Artikel 1 Nr. 35 Buchstabe b (§ 47 Abs. 2 Nr. 6a)

In Artikel 1 Nr. 35 Buchstabe b ist in § 47 Abs. 2 nach Nummer 6 folgende Nummer 6a einzufügen:

"6a. nach § 46 Abs. 1 Nr. 11 die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk die Verbote, Beschränkungen und Anordnungen erlassen sind, für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde jedoch jede Straßenverkehrsbehörde auch für solche Maßnahmen, die außerhalb ihres Bezirks angeordnet sind;"

Begründung:

Folge der Erweiterung des bisherigen § 46 Abs. 1 Nr. 11 der Regierungsvorlage.

32. Artikel 1 Nr. 36 Buchstabe d₁ (§ 49 Abs. 1 Nr. 23)

In Artikel 1 Nr. 36
ist nach dem Buchstaben d folgender Buchstabe d₁ ein-
zufügen:

'd₁) In Absatz 1 erhält Nummer 23 folgende Fassung:

"23. das Fahren mit Krankenfahrstühlen oder
anderen als in § 24 Abs. 1 genannten Roll-
stühlen nach § 24 Abs. 2, ". '

Begründung:

Notwendige Anpassung der Bußgeld-
vorschrift an die in Artikel 1
Nr. 18 vorgesehene Änderung des
§ 24 StVO.

33. Artikel 1 Nr. 36 Buchstabe e (§ 49 Abs. 1 Nr. 25)

In Artikel 1 Nr. 36 ist Buchstabe e wie folgt zu fassen:

'e) In Absatz 1 erhält Nummer 25 folgende Fassung:

"25. den Umweltschutz nach § 30 Abs. 1 oder 2
oder das Sonntagsfahrverbot nach § 30
Abs. 3 Satz 1 oder 2 Nr. 5 Satz 2, ". '

Begründung:

Verbesserung des Aufbaus der Vorschrift
und notwendige Berichtigungen.

VP 34. Artikel 1 Nr. 36 Buchstabe g₁ (§ 49 Abs. 4 Nr. 1)

In Artikel 1 Nr. 36 ist nach Buchstabe g folgender Buchstabe g₁ einzufügen:

'g₁) In Absatz 4 erhält Nummer 1 folgende Fassung:

"1. dem Verbot des § 35 Abs. 6 Satz 1, 2 oder 3 über die Reinigung von Gehwegen zuwiderhandelt,"

Begründung:

Berichtigung eines redaktionellen Versehens.

VP 35. Artikel 1 Nr. 36 Buchstabe h (§ 49 Abs. 4)

In Artikel 1 Nr. 36 ist in Buchstabe h die Angabe
"Satz 3"
durch die Angabe
"Satz 4"
zu ersetzen.

Begründung:

Berichtigung eines redaktionellen Versehens.

R 36. Artikel 1 Nr. 36 Buchstaben j - m (§ 49 Abs. 4 Nr. 5 - 8)

In Artikel 1 Nr. 36 sind die Buchstaben j bis m durch folgende Buchstaben j bis l zu ersetzen:

'j) In Absatz 4 Nr.6 wird das Komma durch das Wort "oder" ersetzt.

k) In Absatz 4 wird die Nummer 7 gestrichen.

l) In Absatz 4 wird die Nummer 8 die Nummer 7.'

Begründung:

Notwendige Berichtigung.

VP

37. Artikel 1 Nr. 40 Buchstabe c (§ 54 Abs. 4)

In Artikel 1 Nr. 40 Buchstabe c ist § 54 Abs. 4 wie folgt zu ändern:

a) In Satz 1 sind die Worte

"Bild 510"

durch die Worte

"die bisherigen Absperrschranken mit schrägen Schraffen"
zu ersetzen.

b) In Satz 1 und 2 ist jeweils das Datum

"1. Januar 1988"

durch das Datum

"1. Oktober 1988"

und

c) in Satz 2 ist das Datum

"1. Dezember 1988"

durch das Datum

"30. April 1989"

zu ersetzen.

Begründung:

Dadurch, daß die Verordnung nicht wie ursprünglich vorgesehen am 1. Januar 1988 in Kraft tritt, sondern erst am 1. Oktober 1988 in Kraft treten soll, müssen die Datumsangaben geändert werden.

VP
In 38. Artikel 1 Nr. 40 Buchstabe c (§ 54 Abs. 4)

In Artikel 1 Nr. 40 Buchstabe c ist in § 54 Abs. 4 nach Satz 1 folgender Satz einzufügen:

"Bis längstens 31. Dezember 1998 können Fußgängerbereiche (Zeichen 242/243) auch weiterhin mit Zeichen 241 gekennzeichnet werden."

Begründung:

Obwohl dies in der Straßenverkehrs-Ordnung nicht ausdrücklich geregelt ist, wird Zeichen 241 (Fußgänger) nicht nur zur Kennzeichnung von Sonderwegen für Fußgänger benutzt, sondern auch zur Beschilderung von größeren Fußgängerbereichen verwendet. Für solche Bereiche werden neue Zonenschilder eingeführt (vgl. den Änderungsvorschlag in Ziffer 18).

Es besteht aber keine Veranlassung, die bisherigen Verkehrszeichen sofort auszutauschen. Deshalb soll für den weiteren Einsatz von Zeichen 241 in Fußgängerbereichen eine längere Übergangsfrist eingeräumt werden. Eine Zeitspanne von 10 Jahren erscheint angemessen und ausreichend.

