

22.12.87

VP - In - R

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Neunte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

A. Zielsetzung

Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Einführung einiger neuer und Änderung einiger bestehender Verhaltensvorschriften und Zeichen der Straßenverkehrs-Ordnung.

B. Lösung

Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Keine (ausreichende Übergangsfristen, Umstellung auf neue Zeichen im Zuge der normalen Erneuerung).

22.12.87

VP - In - R

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Neunte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
121 (323) - 920 01 - Str 131/87

Bonn, den 21. Dezember 1987

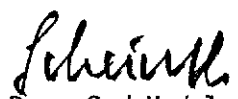
An den
Herrn Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr
zu erlassende

Neunte Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Arti-
kels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.


Dr. Schäuble

Neunte Verordnung
zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Vom

Auf Grund

- des § 5b Abs. 3 und des § 6 Abs. 1 Nr. 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, § 6 Abs. 1, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. Mai 1986 (BGBl. I S. 700), wird vom Bundesminister für Verkehr
- des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d in Verbindung mit Absatz 2a des Straßenverkehrsgesetzes, Absatz 2a eingefügt durch Artikel 22 Nr. 2 der Dritten Zuständigkeitsanpassungs-Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089), wird vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S. 38), zuletzt geändert durch Verordnung vom 27. Juni 1986 (BGBl. I S. 939), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 5 Satz 1 wird nach dem Wort "benutzen" der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

"beim Überqueren einer Fahrbahn müssen sie absteigen."

2. § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 4 erhält Satz 1 folgende Fassung:

"Wer zum Überholen ausscheren will, muß sich so verhalten, daß eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist."

b) In Absatz 6 wird Satz 3 wie folgt geändert:

aa) Das Wort "Mehrzweckstreifen" wird durch das Wort "Seitenstreifen" ersetzt.

bb) Nach dem Wort "werden" wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

"das gilt nicht auf Autobahnen."

c) Es wird folgender Absatz 8 angefügt:

"(8) Ist ausreichender Raum vorhanden, dürfen Radfahrer und Mofa-Fahrer Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen."

3. § 7 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort "mehrspurige" gestrichen.

b) Es wird folgender Absatz 2a eingefügt:

"(2a) Wenn auf der Fahrbahn für eine Richtung eine Fahrzeugschlange auf dem jeweils linken Fahrstreifen steht oder langsam fährt, dürfen Fahrzeuge diese mit geringfügig höherer Geschwindigkeit und mit äußerster Vorsicht rechts überholen."

c) In Absatz 3 Satz 1 werden die Worte "Personenkraftwagen sowie Lastkraftwagen" durch das Wort "Kraftfahrzeuge" ersetzt.

d) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5.

e) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 4.

4. In § 8 wird Absatz 3 gestrichen.

5. In § 9 erhält Absatz 2 folgende Fassung:

"(2) Radfahrer, die auf der Fahrbahn abbiegen wollen, müssen an der rechten Seite der in gleicher Richtung abbiegenden Fahrzeuge bleiben, wenn dort ausreichender Raum vorhanden ist. Radfahrer, die nach links abbiegen wollen, brauchen sich nicht einzuordnen. Sie können die Fahrbahn hinter der Kreuzung oder Einmündung vom rechten Fahrbahnrand aus überqueren. Dabei müssen sie absteigen, wenn es die Verkehrslage erfordert. Ist eine Radwegeführung vorhanden, so ist dieser zu folgen."

6. In § 10 erhält Satz 1 folgende Fassung:

"Wer aus einem Grundstück, aus einem Fußgängerbereich (Zeichen 241), aus einem verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325/326) auf die Straße oder von anderen Straßenteilen oder über einen abgesenkten Bordstein hinweg auf die Fahrbahn einfahren oder vom Fahrbahnrand anfahren will, hat sich dabei so zu verhalten, daß eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls hat er sich einweisen zu lassen."

7. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 6 wird wie folgt geändert:

aaa) Nach Buchstabe d wird folgender neuer Buchstabe e angefügt:

"e) Grenzmarkierung für Haltverbote (Zeichen 299),".

bbb) Der bisherige Buchstabe e wird Buchstabe f und das Wort "und" wird durch ein Komma ersetzt.

cc) In Nummer 7 wird der Punkt durch das Wort "und" ersetzt.

dd) Es wird folgende Nummer 8 angefügt:

"8. vor und in amtlich gekennzeichneten Feuerwehrzufahrten."

b) Absatz 4b wird gestrichen.

8. In § 13 Abs. 1 Satz 1 wird das Wort "sichtbar" durch das Wort "lesbar" ersetzt.

9. Dem § 15a wird folgender Absatz 4 angefügt;

"(4) Krafträder dürfen nicht abgeschleppt werden."

10. In § 16 Abs. 1 Nr. 2 wird nach dem Wort "sieht" der Punkt gestrichen und es werden folgende Worte angefügt:

"oder andere vor Gefahren warnen will."

11. § 17 wird wie folgt geändert:

a) Es wird folgender Absatz 2a eingefügt:

"(2a) Krafträder müssen auch am Tage mit Abblendlicht fahren."

- b) Es wird folgender Absatz 4a eingefügt:

"(4a) Soweit bei Militärfahrzeugen von den allgemeinen Beleuchtungsvorschriften abgewichen wird, sind gelb-rote retroreflektierende Warntafeln oder gleichwertige Absicherungsmittel zu verwenden. Im übrigen können sie an diesen Fahrzeugen zusätzlich verwendet werden."

12. § 18 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 4 wird gestrichen.

- b) Absatz 8 erhält folgende Fassung:

"(8) Halten, auch auf Seitenstreifen, ist verboten."

- c) Absatz 9 wird wie folgt geändert:

- aa) Die Worte "auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen" werden gestrichen.

- bb) Es wird folgender Satz 2 angefügt:

"Bei Fahrbahnen mit drei Fahrstreifen für eine Richtung ist die Gasse zwischen dem linken und dem mittleren Fahrstreifen zu bilden."

13. § 19 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nr. 2 werden die Worte "Feld- oder Waldwege" durch die Worte "Feld-, Wald- oder Radwege" ersetzt.

- b) In Absatz 5 werden die Worte "Feld- oder Waldweg" durch die Worte "Feld-, Wald- oder Radweg" ersetzt.

14. In § 20 Abs. 2 Satz 1 werden nach dem Wort "Linienverkehrs" die Worte "und Schulbussen" eingefügt.

15. In § 21 erhält Absatz 1a folgende Fassung:

"(1a) Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr dürfen in Kraftfahrzeugen, die auch hintere Sitze haben, auf Vordersitzen nur mitgenommen werden, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder benutzt werden, die amtlich genehmigt, für das Kind geeignet und für die Verwendung auf Vordersitzen zulässig sind oder wenn die hinteren Sitze von Kindern unter 12 Jahren besetzt sind. Vorhandene Rückhalteeinrichtungen für Kinder müssen benutzt werden."

16. In § 21a erhält Absatz 2 folgende Fassung:

"(2) Die Führer von Krafträdern und ihre Beifahrer müssen während der Fahrt amtlich genehmigte Schutzhelme tragen."

17. In § 23 Abs. 2, zweiter Halbsatz werden die Worte "Kleinkrafträder, Fahrräder mit Hilfsmotor" durch das Wort "Krafträder" ersetzt.

18. § 24 erhält folgende Fassung:

"§ 24

Besondere Fortbewegungsmittel

(1) Schiebe- und Greifreifenrollstühle, Rodelschlitten, Kinderwagen, Roller, Kinderfahrräder und ähnliche Fortbewegungsmittel sind nicht Fahrzeuge im Sinne der Verordnung.

(2) Mit Krankenfahrstühlen oder mit anderen als in Absatz 1 genannten Rollstühlen darf dort, wo Fußgängerverkehr zulässig ist, gefahren werden, jedoch nur mit Schrittgeschwindigkeit."

19. In § 26 wird Absatz 1 wie folgt geändert:

- a) Satz 1 erhält folgende Fassung:

"An Fußgängerüberwegen haben Fahrzeuge mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen den Fußgängern sowie Fahrern von Krankenfahrstühlen oder Rollstühlen, welche den Überweg erkennbar benutzen wollen, das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen."

- b) In Satz 2, erster Halbsatz wird das Wort "Deshalb" durch das Wort "Dann" ersetzt.

20. In § 29 Abs. 3 erhält Satz 1 folgende Fassung:

"Einer Erlaubnis bedarf der Verkehr mit Fahrzeugen und Zügen, deren Abmessungen, Achslasten oder Gesamtgewichte die gesetzlich allgemein zugelassenen Grenzen tatsächlich überschreiten."

21. § 30 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummer 2 erhält folgende Fassung:

"2. kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße vom Versender bis zum nächstgelegenen geeigneten Verladebahnhof oder vom nächstgelegenen geeigneten Entladebahnhof bis zum Empfänger, jedoch nur bis zu einer Entfernung von 200 km,"

b) Es werden folgende Nummern 3 bis 5 angefügt:

"3. die Beförderungen von

- a) frischer Milch und frischen Milcherzeugnissen,
- b) frischem Fleisch und frischen Fleischerzeugnissen,
- c) frischen Fischen, lebenden Fischen und frischen Fischerzeugnissen,
- d) leichtverderblichem Obst und Gemüse,

4. Leerfahrten, die im Zusammenhang mit Fahrten nach Nummer 3 stehen,

5. Fahrten mit Fahrzeugen, die nach dem Bundesleistungsgesetz herangezogen werden. Dabei ist der Leistungsbescheid mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen zur Prüfung auszuhändigen."

22. In § 32 Abs. 1 wird Satz 2 durch folgende Sätze ersetzt:

"Der für solche verkehrswidrigen Zustände Verantwortliche hat sie unverzüglich zu beseitigen und sie bis dahin ausreichend kenntlich zu machen. Verkehrshindernisse sind, wenn nötig (§ 17 Abs. 1), mit eigener Lichtquelle zu beleuchten oder durch andere zugelassene lichttechnische Einrichtungen kenntlich zu machen."

23. In § 33 Abs. 1 wird Satz 3 gestrichen.

24. § 35 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 5a wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird nach dem Wort "retten" der Punkt gestrichen und es werden folgende Worte angefügt: "oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden."

bb) Satz 2 wird gestrichen.

b) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Worte "einen weiß-roten Anstrich oder durch weiß-rot-weiße Warnfahnen" durch die Worte "weiß-rot-weiße Warneinrichtungen" ersetzt.

bb) Nach Satz 1 werden folgende Sätze 2 und 3 eingefügt:

"Dasselbe gilt auch für Fahrzeuge zur Reinigung der Gehwege deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t nicht übersteigt und deren Reifeninnendruck nicht mehr als 3 bar beträgt. Dabei ist sicherzustellen, daß keine Beschädigung der Gehwege und der darunterliegenden Versorgungsleitungen erfolgen kann."

cc) Der bisherige Satz 2 wird Satz 4.

25. In § 36 erhält Absatz 5 folgende Fassung:

"(5) Polizeibeamte dürfen Verkehrsteilnehmer zur Verkehrskontrolle und zu Verkehrserhebungen anhalten. Die Verkehrsteilnehmer haben deren Anweisungen zu befolgen."

26. In § 38 Abs. 1 Satz 1 wird nach dem Wort "retten" das Komma gestrichen und es werden folgende Worte eingefügt: "oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden,".

27. § 39 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Verkehrszeichen sind Gefahrzeichen, Vorschriftzeichen und Richtzeichen. Auch Zusatzschilder sind Verkehrszeichen. Die Zusatzschilder sind rechteckig und zeigen auf weißem Grund mit schwarzem Rand schwarze Zeichnungen oder Aufschriften. Sie sind dicht unter den Verkehrszeichen angebracht. Abweichend von den abgebildeten Verkehrszeichen und Zusatzschildern können die weißen Flächen schwarz und die schwarzen Sinnbilder und der schwarze Rand weiß sein, wenn diese Zeichen nur durch Lichter erzeugt werden."

b) Absatz 2 wird gestrichen.

c) In Absatz 3 werden die Worte "Fahrräder mit Hilfsmotor" durch das Wort "Mofas" ersetzt, die Worte "Kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit explosionsgefährlichen oder leicht entzündlichen Stoffen" und das dazugehörige Sinnbild gestrichen.

d) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 2.

28. § 40 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 2 werden die Worte "so ist sie auf einem Zusatzschild angegeben," durch die Worte "so kann sie auf einem Zusatzschild angegeben sein," ersetzt.

b) In Absatz 6 wird Satz 2 der Erläuterungen nach Zeichen 134 wie folgt gefaßt:

"Die Entfernung kann auf einem Zusatzschild angegeben sein (Absatz 2 Satz 2)."

29. § 41 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Nr. 5 wird nach Buchstabe e der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgender Buchstabe f angefügt:

"f) wird bei Zeichen 237 durch Zusatzschild anderer Fahrzeugverkehr zugelassen, so darf nur mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden."

b) Absatz 2 Nr. 6 wird wie folgt geändert:

aa) Die Erläuterung zu Zeichen 250 wird wie folgt geändert:

aaa) Satz 2 erhält folgende Fassung:

"Krafträder und Fahrräder dürfen geschoben werden."

bbb) Satz 4 erhält folgende Fassung:

"Auch Sport kann dort durch ein Zusatzschild erlaubt sein."

bb) In der Bildunterschrift zu Zeichen 253 werden nach der Angabe "2,8 t" ein Komma und die Worte eingefügt:

"einschließlich ihrer Anhänger,".

cc) In Buchstabe b werden nach dem Wort "Verkehrsmittel" das Komma und die Worte "einschließlich ihrer Anhänger," gestrichen.

dd) Die Erläuterung zu Zeichen 270 erhält folgende Fassung:

"Es verbietet den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nach Maßgabe landesrechtlicher Smog-Verordnungen."

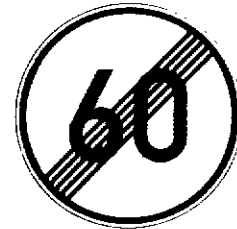
c) Absatz 2 Nr. 7 wird wie folgt geändert:

aa) Die Abbildungen der Zeichen 274 und 278 werden durch folgende Abbildungen ersetzt:

Zeichen 274



Zeichen 278



bb) Die Erläuterung zu Zeichen 274 wird nach Satz 3 wie folgt ergänzt:

"Das Zusatzschild



verbietet, bei nasser Fahrbahn die angegebene Geschwindigkeit zu überschreiten."

cc) In der Bildunterschrift zu Zeichen 277 werden nach der Angabe "2,8 t" ein Komma und die Worte eingefügt:

"einschließlich ihrer Anhänger,".

dd) In Satz 2 der Erläuterung nach den Zeichen 276 und 277 werden nach dem Wort "Verkehrsmittel" das Komma und die Worte "einschließlich ihrer Anhänger," gestrichen.

d) Absatz 2 Nr. 8 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 der Erläuterung zu Zeichen 286 erhält folgende Fassung:

"Es verbietet das Halten auf der Fahrbahn über 3 Minuten, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen oder zum Be- oder Entladen."; vor Buchstabe a wird folgender Satz eingefügt: "Die Ausnahmen gelten nur, wenn die Parkausweise gut lesbar ausgelegt sind."

bb) Die Abbildung von Bild 291 wird durch folgende Abbildung ersetzt:



cc) Nach Satz 2 der Erläuterung zu den Zeichen 290 und 292 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

"sofern nicht abweichende Regelungen durch Verkehrszeichen angeordnet oder erlaubt sind."

e) Absatz 3 Nr. 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 der Erläuterung zu Zeichen 295 wird das Wort "ununterbrochenen" durch das Wort "durchgehenden" ersetzt.

bb) Satz 2 wird gestrichen.

cc) In Buchstabe a wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

"Die Fahrstreifenbegrenzung kann aus einer Doppelinie bestehen."

dd) Die bisherigen Sätze 2 bis 4 werden Sätze 3 bis 5, wobei der bisherige Satz 2 folgende Fassung erhält: "Sie ordnen an: Fahrzeuge dürfen sie nicht überqueren oder über ihnen fahren."

ee) In Buchstabe b Satz 1 wird das Wort "ununterbrochene" durch das Wort "durchgehende" ersetzt.

f) Absatz 3 Nr. 4 wird wie folgt geändert:

In der Erläuterung zu Zeichen 296 werden in Satz 1 und Satz 2 Buchstabe b jeweils das Wort "ununterbrochenen" durch das Wort "durchgehenden", in Satz 2 Buchstabe a das Wort "ununterbrochene" durch das Wort "durchgehende" ersetzt.

g) Absatz 3 Nr. 5 wird wie folgt geändert:

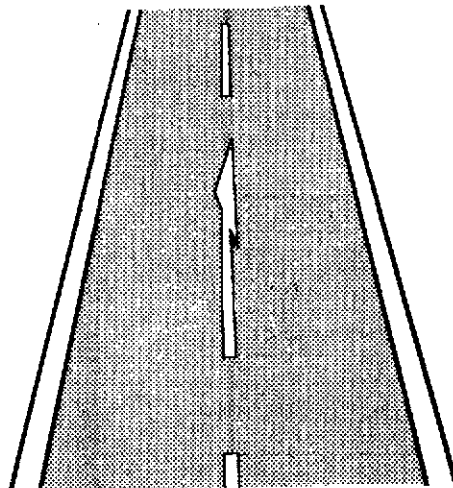
aa) Es wird die Überschrift "Pfeile" eingefügt.

bb) Satz 5 wird gestrichen.

h) Nach Absatz 3 Nr. 5 wird folgende Nummer 5a eingefügt:

"5a. Vorankündigungspfeil

Zeichen 297 A



Der Vorankündigungspfeil kann eine Fahrstreifenbegrenzung ankündigen oder das Ende eines Fahrstreifens anzeigen."

i) Absatz 3 Nr. 6 wird wie folgt geändert:

Satz 2 wird gestrichen.

j) Absatz 3 Nr. 7 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 wird das Wort "ununterbrochene" durch das Wort "durchgehende" ersetzt und die Worte "oder durch Nagelreihen" werden gestrichen.

bb) In Satz 4 wird das Wort "ununterbrochenen" durch das Wort "durchgehenden" ersetzt.

k) Absatz 3 Nr. 8 wird wie folgt geändert:

aa) Die Überschrift erhält folgende Fassung:
"Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote".

bb) Satz 1 und 2 der Erläuterung werden durch folgenden Satz ersetzt: "Die Markierung bezeichnet, verlängert oder verkürzt vorgeschriebene Halt- oder Parkverbote."

l) Nach Absatz 3 Nr. 8 wird folgende Nummer 9 angefügt:

"9. Alle Linien können durch gleichmäßig dichte Markierungsknopfreiheiten ersetzt werden."

m) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird das Wort "Nagelreihen" durch das Wort "Markierungsknopfreiheiten" ersetzt.

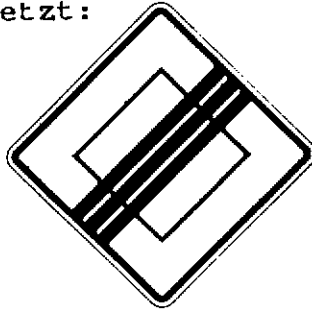
bb) Satz 3 wird gestrichen.

30. § 42 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Vor der Textstelle "Zeichen 307" werden die Worte "Endet die Vorfahrtstraße, so steht dort das" gestrichen.

- bb) Die Abbildung von Zeichen 307 wird durch folgende Abbildung ersetzt:



- b) In Absatz 3 wird der Erläuterung zu den Zeichen 310 und 311 nach Satz 2 folgender Satz 3 angefügt:

"Der obere Teil des Zeichens 311 ist weiß, wenn die Ortschaft, auf die hingewiesen wird, zu derselben Gemeinde wie die soeben durchfahrene Ortschaft gehört."

- c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- aa) Die Abbildung von Zeichen 314 wird durch folgende Abbildung ersetzt:



- bb) Nummer 2 der Erläuterung zu Zeichen 314 wird wie folgt geändert:

- aaa) In Satz 1 werden die Worte

"zugunsten der Anwohner, zugunsten Schwerbehinderter mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde, allgemein oder mit besonderem Parkausweis." ersetzt durch die Worte:

"zugunsten der mit besonderem Parkausweis versehenen Anwohner, Schwerbehinderten mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinden."

- bbb) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

"Die Ausnahmen gelten nur, wenn die Parkausweise gut lesbar ausgelegt sind."

- ccc) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3 mit der Maßgabe, daß der Klammerzusatz "(§ 45 Abs. 1 Nr. 1)" durch den Klammerzusatz "(§ 45 Abs. 1b Nr. 1)" ersetzt wird.
- cc) Nummer 3 der Erläuterung zu Zeichen 315 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Satz 1 werden die Worte "nach der Dauer, zugunsten der Anwohner, zugunsten Schwerbehinderter mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinder," ersetzt durch die Worte:
"insbesondere nach der Dauer, zugunsten der mit besonderem Parkausweis versehenen Anwohner, Schwerbehinderten mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinden,".
 - bbb) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

"Die Ausnahmen gelten nur, wenn die Parkausweise gut lesbar ausgelegt sind."
 - ccc) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.
- d) Absatz 6 Nr. 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 2 erhält folgende Fassung:
"Eine Leitlinie kann auch als Warnlinie ausgeführt werden; bei der Warnlinie sind die Striche länger als die Lücken."
 - bb) In dem Buchstaben e wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt.
 - cc) Folgender Buchstabe f wird angefügt:

"f) gehen Fahrstreifen, insbesondere auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen von der durchgehenden

Fahrbahn ab, so dürfen Abbieger vom Beginn einer breiten Leitlinie rechts von dieser schneller als auf der durchgehenden Fahrbahn fahren. Das gilt nicht für Verzögerungstreifen."

e) In Absatz 6 Nr. 3 wird Satz 2 gestrichen.

f) Absatz 7 wird wie folgt geändert:

aa) Die Abbildung von Zeichen 380 wird durch folgende Abbildung ersetzt:

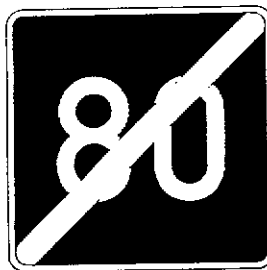


bb) Die Erläuterung zu Zeichen 380 erhält folgende Fassung:

"Es empfiehlt, die angegebene Geschwindigkeit auch bei günstigen Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen nicht zu überschreiten."

cc) Nach der Erläuterung zu Zeichen 380 wird folgendes Zeichen eingefügt:

"Zeichen 381



Ende der Richtgeschwindigkeit"

dd) Das Zeichen 385 erhält folgende Unterschrift:

"Ortshinweistafel".

ee) In der Erläuterung zu Zeichen 385 werden die Sätze 2 und 3 gestrichen.

ff) Nach der Erläuterung zu Zeichen 385 wird folgendes Zeichen 386 mit Erläuterung eingefügt:

"Zeichen 386



Touristischer Hinweis

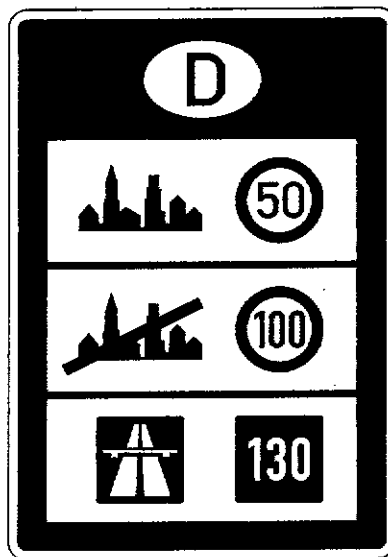
Es dient außerhalb der Autobahnen dem Hinweis auf touristisch bedeutsame Ziele und der Kennzeichnung von Touristikstraßen sowie an Autobahnen der Unterrichtung über Landschaften und Sehenswürdigkeiten."

gg) Satz 2 der Erläuterung zu Zeichen 388 erhält folgende Fassung:

"Wird statt des Sinnbildes eines Personenkraftwagens das eines Lastkraftwagens gezeigt, so gilt die Warnung nur Führern von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t und Zugmaschinen."

hh) Nach der Erläuterung zu Zeichen 392 wird folgendes Zeichen 393 eingefügt:

"Zeichen 393

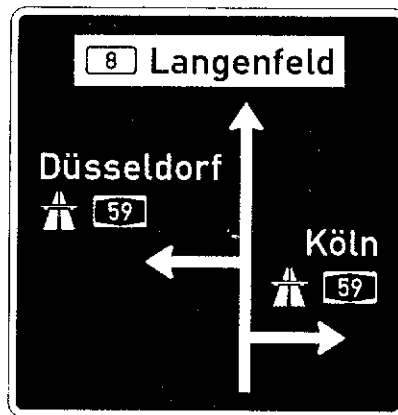


Informationstafel an Grenzübergangsstellen".

g) In Absatz 8 Nr. 1 wird die Abbildung von Zeichen 430 durch folgende Abbildung ersetzt:

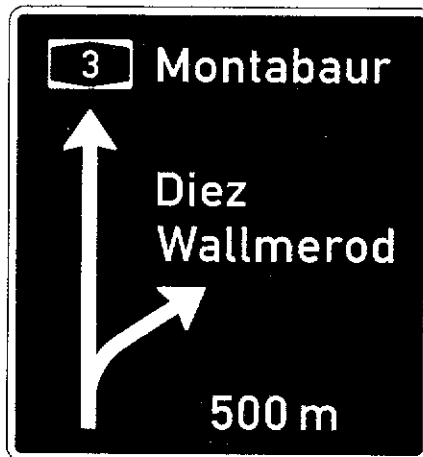


- h) In Absatz 8 Nr. 2 wird die Abbildung von Zeichen 440 durch folgende Abbildung ersetzt:

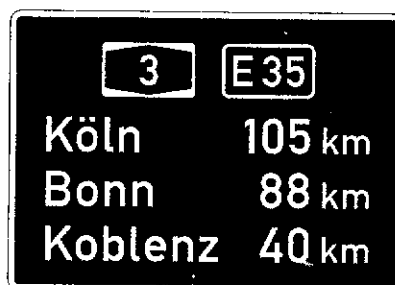


- i) Absatz 8 Nr. 3 wird wie folgt geändert:

- aa) Die Abbildung von Zeichen 449 wird durch folgende Abbildung ersetzt:

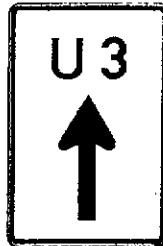


- bb) Die Abbildung von Zeichen 453 wird durch folgende Abbildung ersetzt:



- j) In Absatz 8 Nr. 4 wird nach den Erläuterungen zu Zeichen 454 folgendes Zeichen eingefügt:

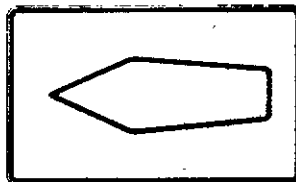
"Zeichen 455



Numerierte Umleitung"

- k) In Absatz 8 Nr. 5 wird nach den Erläuterungen zu dem Zeichen 466 folgendes Zeichen eingefügt:

"Zeichen 467



Umlenkungs-Pfeil

Streckenempfehlungen auf Autobahnen können durch den Umlenkungs-Pfeil gekennzeichnet werden."

31. § 43 wird wie folgt geändert.

a) In Absatz 1 wird nach dem Wort "Schranken," das Wort "Sperrpfosten," eingefügt.

b) Absatz 3 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

"2. Absperrgeräte für Arbeits-, Schaden-, Unfall- und andere Stellen sind

Zeichen 600



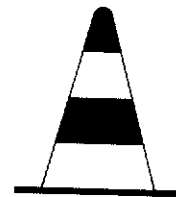
Absperrschranke

Zeichen 605



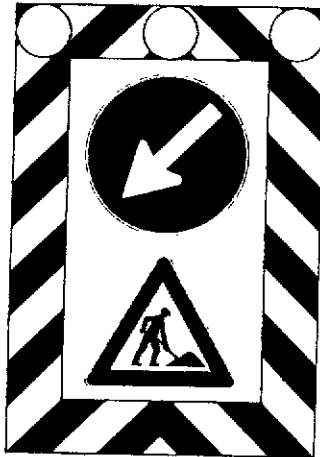
Leitbake (Warnbake)

Zeichen 610



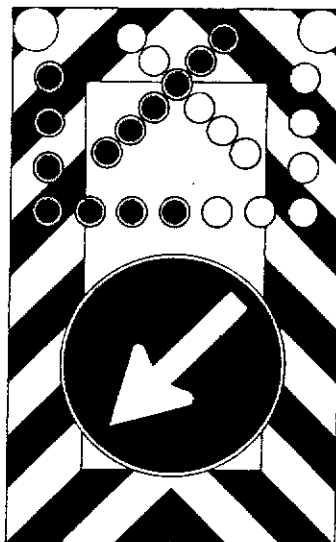
Leitkegel

Zeichen 615



fahrbare Absperrrtafel

Zeichen 616



fahrbare Absperrrtafel mit Blinkpfeil

Die Absperrtafel weist auf eine Arbeitsstelle hin. Behelfsmäßig oder zusätzlich können weiß-rot-weiße Warnfahnen, aufgereihte rot-weiße Fahnen oder andere rot-weiße Warneinrichtungen verwendet werden. Warnleuchten an Absperrgeräten zeigen rotes Licht, wenn die ganze Fahrbahn gesperrt ist, sonst gelbes Licht oder gelbes Blinklicht. Die Absperrgeräte verbieten das Befahren der abgesperrten Straßenfläche."

c) Absatz 3 Nr. 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe a wird die Überschrift "Leitpfosten" gestrichen und die Abbildungen werden wie folgt ergänzt:

"Zeichen 620



Leitpfosten
(links)



Leitpfosten
(rechts)"

bb) In Buchstabe b wird die Überschrift "Richtungstafeln in Kurven" gestrichen und die Abbildung wie folgt ergänzt:

"Zeichen 625

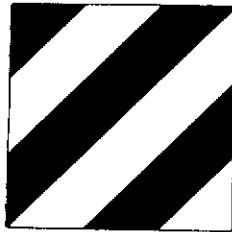


Richtungstafel in
Kurven".

d) Es wird folgender Absatz 4 angefügt:

"(4) Zur Kennzeichnung nach § 17 Abs. 4 Sätze 2 und 3 von Fahrzeugen und Anhängern, die innerhalb geschlossener Ortschaften auf der Fahrbahn halten, können amtlich geprüfte Park-Warntafeln verwendet werden.

Zeichen 630



Park-Warntafel"

32. In § 44 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

"(3a) Die Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 erteilt die Straßenverkehrsbehörde, im übrigen auch die höhere Verwaltungsbehörde, welche Abweichungen von den Abmessungen, den Achslasten, dem zulässigen Gesamtgewicht und dem Sichtfeld des Fahrzeugs über eine Ausnahme zulässt, sofern kein Anhörverfahren stattfindet; sie ist dann auch zuständig für Ausnahmen nach § 46 Abs. 1 Nr. 2 und 5 im Rahmen einer solchen Erlaubnis. Dasselbe gilt, wenn eine andere Behörde diese Aufgaben der höheren Verwaltungsbehörde wahrnimmt."

33. § 45 wird wie folgt geändert:

a) Es wird folgender Absatz 3a eingefügt:

"(3a) Die örtliche Straßenverkehrsbehörde erläßt die Anordnung zur Aufstellung der Zeichen 386 nur im Einvernehmen mit der obersten Straßenverkehrsbehörde des Landes oder der von ihr dafür beauftragten Stelle. Die Zeichen werden durch die zuständige Straßenbaubehörde aufgestellt."

- b) In Absatz 4 werden nach der Angabe "Absatz 1 Satz 2 Nr. 5" die Worte "und des Absatzes 1c" eingefügt.

34. § 46 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 3 erhält folgende Fassung:

"3. von den Halt- und Parkverböten (§ 12 Abs. 4);".

bb) Es wird folgende Nummer 4c eingefügt:

"4c. von den Vorschriften über das Abschleppen von Fahrzeugen (§ 15a);".

cc) Nummer 5a erhält folgende Fassung:

"5a. von dem Verbot der unzulässigen Mitnahme von Personen (§ 21);".

dd) Nummer 11 erhält folgende Fassung:

"11. von den Verboten oder Beschränkungen, die durch Vorschriftzeichen (§ 41), Richtzeichen (§ 42), Verkehrseinrichtungen (§ 43 Abs. 3) oder Anordnungen (§ 45 Abs. 4) erlassen sind;".

- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Worte "von ihnen" durch die Worte "nach Landesrecht" ersetzt.

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

"Vom Sonntagsfahrverbot (§ 30 Abs. 3) kann sie darüber hinaus für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken Ausnahmen zulassen, soweit diese im Rahmen unterschiedlicher Feiertagsregelung in den Ländern (§ 30 Abs. 4) notwendig werden."

cc) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.

c) In Absatz 3 wird folgender Satz 4 angefügt:

"Bei Erlaubnissen nach § 29 Abs. 3 genügt das Mitführen fernkopierter Bescheide."

35. § 47 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 erhält Satz 3 folgende Fassung:

"Die Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 erteilt die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der erlaubnispflichtige Verkehr beginnt, oder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat."

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Zuständig sind für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen:

1. nach § 46 Abs. 1 Nr. 2 für eine Ausnahme von § 18 Abs. 1 die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk auf die Autobahn oder Kraftfahrstraße eingefahren werden soll. Wird jedoch eine Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 oder eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 5 erteilt, so ist die Verwaltungsbehörde zuständig, die diese Verfügung erläßt;

2. nach § 46 Abs. 1 Nr. 4a für kleinwüchsige Menschen sowie nach § 46 Abs. 1 Nr. 4a und 4b für Ohnhänder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort hat, auch für die Bereiche, die außerhalb ihres Bezirks liegen;
3. nach § 46 Abs. Nr. 4c die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat;
4. nach § 46 Abs. 1 Nr. 5 die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der zu genehmigende Verkehr beginnt oder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat;
5. nach § 46 Abs. 1 Nr. 7 die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk die Ladung aufgenommen wird oder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat. Diese sind auch für die Genehmigung der Leerfahrt zum Beladungsort zuständig, ferner dann, wenn in ihrem Land von der Ausnahmegenehmigung kein Gebrauch gemacht wird oder wenn dort kein Fahrverbot besteht;
6. nach § 46 Abs. 1 Nr. 11 die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk die Verbote angeordnet sind, für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde jedoch jede Straßenverkehrsbehörde auch für solche Verbote, die außerhalb ihres Bezirks angeordnet sind;
7. in allen übrigen Fällen die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk von der Ausnahmegenehmigung Gebrauch gemacht werden soll."

36. § 49 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nr. 7 wird die Angabe "Abs. 4" durch die Angabe "Abs. 5" ersetzt.
- b) In Absatz 1 Nr. 9 wird die Angabe "§ 9" durch die Angabe "§ 9 Abs. 1, 2 Satz 1, 4 oder 5, Abs. 3 bis 5" ersetzt.
- c) In Absatz 1 Nr. 18 wird die Angabe "Abs. 1 bis 4" durch die Angabe "Abs. 1 bis 3" ersetzt.
- d) In Absatz 1 erhält Nummer 20 folgende Fassung:
"die Personenbeförderung nach § 21 Abs. 1, 1a Satz 1, Abs. 2 oder 3,".
- e) In Absatz 1 erhält Nr. 25 folgende Fassung:
"den Umweltschutz und das Sonntagsfahrverbot nach § 30 Abs. 1 oder Abs. 2 oder Abs. 3 Nr. 1 Satz 1 oder Abs. 3 Nr. 5 Satz 2".
- f) In Absatz 3 erhält Nummer 1 folgende Fassung:
"entgegen § 36 Abs. 1 bis 4 ein Zeichen oder eine Weisung oder entgegen Abs. 5 ein Haltgebot oder eine Anweisung eines Polizeibeamten nicht befolgt,".
- g) In Absatz 3 Nummer 7 ist "Satz 2" zu ersetzen durch
"2. Halbsatz".
- h) In Absatz 4 Nr. 1a wird die Angabe "Satz 2" durch die Angabe "Satz 3" ersetzt.
- i) In Absatz 4 Nr. 4 wird das Wort "Nebenbestimmung" durch die Worte "vollziehbare Auflage" ersetzt.
- j) In Absatz 4 Nr. 5 wird das Komma durch das Wort "oder" ersetzt.
- k) In Absatz 4 Nr. 6 wird das Komma durch einen Punkt ersetzt.
- l) In Absatz 4 wird die Nummer 7 gestrichen.
- m) In Absatz 4 wird die Nummer 8 die Nummer 7.

37. Als § 51 wird eingefügt:

"§ 51

Besondere Kostenregelung

Die Kosten des Zeichens 386 trägt abweichend von § 5b Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes derjenige, der die Aufstellung dieses Zeichens beantragt."

38. Es wird § 52 eingefügt:

"§ 52

Entgelt für die Benutzung tatsächlich-öffentlicher
Verkehrsflächen

Diese Verordnung steht der Erhebung von Entgelten für die Benutzung von Verkehrsflächen, an denen kein Gemeingebrauch besteht, auf Grund anderer als straßenverkehrsrechtlicher Bestimmungen nicht entgegen."

39. Der bisherige § 52 wird § 53.

40. Der bisherige § 53 wird § 54 und wie folgt geändert:

a) Die Absätze 3 und 5 werden gestrichen.

b) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 3.

c) Folgende neue Absätze 4 bis 6 werden angefügt:

"(4) Die Zeichen 274, 278, 307, 314, 380, 385 und Bild 510 behalten die Bedeutung, die sie nach der vor dem 1. Januar 1988 geltenden Fassung dieser Verordnung hatten, bis längstens zum 31. Dezember 1998. Bild 291 behält die Bedeutung, das es nach der vor dem 1. Januar 1988 geltenden Fassung dieser Verordnung hatte, bis längstens zum 31. Dezember 1988.

(5) Das Zusatzschild mit der Aufschrift "bei Nässe" darf bis zum 31. Dezember 1988 verwendet werden."

(6) Schutzhelme, die nicht in amtlich genehmigter Bauart ausgeführt sind, dürfen nach dem 1. Januar 1990 nicht mehr verwendet werden."

Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 3 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. 1 S. 2090) auch im Land Berlin.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 1988 in Kraft.

Bonn, den

Der Bundesminister für Verkehr

Der Bundesminister für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

Begründung

I. Allgemeines

1. Die Straßenverkehrs-Ordnung von 1970 ist in den vergangenen Jahren zweimal novelliert worden:
 - Durch die Verordnung über Maßnahmen im Straßenverkehr vom 27. November 1975 (BGBl. I S. 2967),
 - durch die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 21. Juli 1980 (BGBl. I S. 1060).

Die Straßenverkehrs-Ordnung wendet sich buchstäblich an jeden. Bei Änderungen darf deshalb nur sehr vorsichtig vorgegangen werden. Nach wie vor gilt, was hierzu in der Amtlichen Begründung zu der o.a. Verordnung von 1975 ausgeführt wurde:

"Abgesehen von den eingegangenen internationalen Bindungen wäre es verfehlt, ständig neue Verkehrsregeln aufzustellen, noch ehe sich die Verkehrsteilnehmer an die bestehenden gewöhnt haben. Es kann auch nicht das Ziel sein, die Verhaltensregeln durch immer neue Vorschriften zu perfektionieren.

Auf der anderen Seite verlangen die mit den geltenden Vorschriften gesammelten Erfahrungen, die Änderung der Gewohnheiten, die wachsende Verkehrsdichte und die steigenden Anforderungen an die Verkehrssicherheit von Zeit zu Zeit Anpassungen."

(Verkehrsblatt 1975 S. 673).

Dies wird im Verkehrssicherheitsprogramm 1984 der Bundesregierung (Nummer 34) ausdrücklich bestätigt.

Seit der letzten größeren Novellierung der StVO (Verordnung vom 21. Juli 1980, BGBl. I S. 1060) hat sich u.a. gezeigt, daß

- weitere Sicherheitsvorschriften unerlässlich sind (z.B. verschärfte Anforderungen an die Schutzhelme, Benutzung der Kinder-Rückhaltesysteme, Einschalten des Abblendlichts am Tage durch die Motorradfahrer),
- die Vorschriften für Radfahrer präzisiert (die den Gehweg benutzenden fahrradfahrenden Kinder sollen absteigen, wenn sie die Fahrbahn überqueren) bzw. aufgelockert (Zulässigkeit des sogenannten indirekten Linksabbiegens, Aufschließen bei Ampelrot) werden müssen,
- das Fahren in Fahrstreifen erleichtert werden kann,
- das Sonntagsfahrverbot sachgerecht aufgelockert werden kann,
- Schulbusse beim Anfahren den gleichen Vorrang erhalten müssen, wie er den Linienbussen schon jetzt zusteht,
- neue Zeichen (Informationstafeln an Grenzübergangsstellen, Umlenkungspfeil) und Markierungen (Vorankündigungspfeil, Doppellinie) erforderlich sind und
- die Zuständigkeiten klarer formuliert werden müssen.

Hieraus werden jetzt die notwendigen Folgerungen gezogen. Außerdem werden Korrekturen formeller Art (Zuständigkeitsregelungen, technische Änderungen) vorgenommen.

2. Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit zusätzlichen Kosten belastet. Soweit Verkehrszeichen geändert werden, sind ausreichende Übergangsfristen vorgesehen. Die Umstellung kann im Zuge der normalen Erneuerung erfolgen. Die neu aufgenommenen Zeichen 393, 467 werden in der Praxis bereits aufgestellt.

II. Im einzelnen1. Zu Artikel 1Zu Nummer 1 (§ 2 Abs. 5)

Nach § 2 Abs. 5 müssen Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr mit Fahrrädern Gehwege benutzen, sofern Radwege nicht vorhanden sind.

Diese Vorschrift sagt nichts darüber, wie sich die Kinder beim Überqueren einer Fahrbahn zu verhalten haben. Im Interesse der Sicherheit wird jetzt von Kindern verlangt, daß sie in diesem Fall absteigen müssen.

Zu Nummer 2 Buchstabe a (§ 5 Abs. 4)

Bisher waren die Vorschriften über die Sorgfaltspflichten desjenigen, der zum Überholen ausscheren wollte, hinsichtlich der Autobahnen und der anderen Straßen unterschiedlich geregelt (§ 5 Abs. 4 Satz 1, § 18 Abs. 4).

§ 5 Abs. 4 Satz 1 verlangte nur, daß auf den nachfolgenden Verkehr geachtet werden müsse, während § 18 Abs. 4 verlangte, daß eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen sein müsse. Dieses Gefährdungsverbot wird jetzt auch auf die Straßen ausgedehnt, die keine Autobahnen sind. Die Regelung wird in den § 5 Abs. 4 Satz 1 aufgenommen.

Damit erfolgt eine Zusammenfassung in einer Vorschrift für alle Straßen.

Hier soll auch deutlich gemacht werden, daß der Überholende sich - auch auf Autobahnen - sobald wie möglich wieder nach rechts einordnen muß. Dem unzulässigen Linksfahren auf den Autobahnen soll damit entgegengewirkt werden.

Zu Nummer 2 Buchstabe b (§ 5 Abs. 6)

Bisher war auf Kraftfahrstraßen das Ausweichen eines langsamen Fahrzeugs auf den Standstreifen nicht zulässig. Dieses Ausweichen soll jedoch auf Kraftfahrstraßen nunmehr zugelassen werden.

Der Begriff "Mehrzweckstreifen" führte immer wieder zu Mißverständnissen und soll daher ganz entfallen.

Zu Nummer 2 Buchstabe c (§ 5 Abs. 8)

Es wird die Auffassung vertreten, daß Radfahrer und Mofa-Fahrer, die an einer Autoschlange, die vor einer Ampel wartet, rechts vorbei aufschließen, gegen das Verbot des Rechtsüberholens verstoßen. Wenn aber rechts neben der Autoschlange ausreichend Platz vorhanden ist, ist es den Radfahrern und Mofa-Fahrern nicht zuzumuten, hinter einem Auto zu warten und durch Abgase belästigt zu werden. Die jetzige Änderung bringt hier Klarheit und erlaubt das Aufschließen.

Zu Nummer 3 Buchstabe a und c (§ 7 Abs. 1 und 3)

Die zulässigen Abweichungen vom Rechtsfahrgebot und die freie Fahrstreifenwahl innerhalb geschlossener Ortschaften werden auf alle Arten von Kraftfahrzeugen ausgedehnt. Kritik gegen die bisherige Beschränkung auf "mehrspurige Kraftfahrzeuge" bzw. Pkw sowie Lkw bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t gab es insbesondere von seiten der sich hierdurch benachteiligt fühlenden Motorradfahrer.

Unter Sicherheitsgesichtspunkten kann diese Auflockerung hingenommen werden. Sie dient der Verkehrsflüssigkeit und damit auch der größeren Verkehrssicherheit. Es ist geprüft worden, ob man die Mopeds und Mofa 25 von dieser Regelung ausnehmen sollte. Der Ordnungsgeber hat hiervon abgesehen, weil von diesen langsameren Kraftfahrzeugen erwartet werden kann, daß sie schon im Interesse ihrer eigenen

Sicherheit sich möglichst rechts auf der Fahrbahn halten. Sollten sich diese Erwartungen nicht erfüllen, wird eine entsprechende Rechtsänderung in Betracht zu ziehen sein.

Zu Nummer 3 Buchstabe b (§ 7 Abs. 2a)

Nach der Rechtsprechung ist das Rechtsüberholen auf Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Straßen auch dann zulässig, wenn sich nicht auf allen Fahrstreifen für eine Richtung Fahrzeugschlangen gebildet haben (BGH VRS 35 S. 141, OLG Hamm VRS 47 S. 216, BayObLG VRS 54 S. 212).

Die Voraussetzungen hierfür sind folgende:

- Auf dem linken Fahrstreifen stehender Verkehr oder eine Geschwindigkeit von höchstens 60 km/h,
- Fahren auf dem rechten Fahrstreifen, bei stehendem Verkehr auf dem linken Fahrstreifen, mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h,
- Fahren auf dem rechten Fahrstreifen, bei fließendem Verkehr auf dem linken Fahrstreifen, mit nicht höherer Differenzgeschwindigkeit als 20 km/h (bis max. 80 km/h),
- äußerste Vorsicht bei diesem Überholvorgang.

Auch der überwiegende Teil der Literatur hält dieses Rechtsüberholen für zulässig (vgl. Zitate in der erwähnten Entscheidung des BayObLG). Diese von der Rechtsprechung entwickelte Regelung wird jetzt im Grundsatz in die StVO übernommen werden. Es wurde davon abgesehen, die Höchstgeschwindigkeiten im einzelnen aufzuführen. Durch die Formulierung, daß die linke Fahrzeugschlange "steht oder langsam fährt" wird deutlich, daß es sich um eine Geschwindigkeit handeln muß, die - auch auf Autobahnen - sich dem stehenden Verkehr nähert, jedenfalls aber deutlich unter-

halb von 60 km/h liegen muß. Die gewählte Fassung dürfte der Verkehrspraxis Rechnung tragen. Die Vorschrift beschränkt sich nicht auf Autobahnen oder autobahnähnlich ausgebaute Straßen. Sie greift immer Platz, wenn mehrere Fahrstreifen für eine Richtung vorhanden sind.

Zu Nummer 3 Buchstaben d und e (§ 7 Abs. 4 und 5)

Die Absätze 4 und 5 des § 7 müssen gegeneinander ausgetauscht werden. Der 1975 auf Veranlassung des Bundesrats in die StVO aufgenommene § 7 Abs. 5 könnte zu der Annahme verleiten, daß das Gefährdungsverbot beim Fahrstreifenwechsel (§ 7 Abs. 4) im Zusammenhang mit dem Reißverschlußverfahren nicht gilt. Diese Schlußfolgerung ist nicht zutreffend.

Um dies auch durch den gesetzestechnischen Aufbau deutlich werden zu lassen, ist der Austausch der genannten Absätze 4 und 5 geboten.

Zu Nummer 4 (§ 8 Abs. 3)

Die in § 8 Abs. 3 Satz 2 normierte Wartepflicht für Fußgänger, die sich mit Fahrzeugen auf der Fahrbahn bewegen, hat häufig zu theoretischen Erörterungen darüber geführt, wie sie sich zu der Regelung in § 9 Abs. 3 letzter Satz (Wartepflicht des abbiegenden Fahrzeugführers gegenüber Fußgängern) verhalten. In der Praxis spielt diese Vorschrift keine Rolle. Sie kann gestrichen werden. Es gibt also insoweit keine besondere Vorfahrtregel mehr. Im Verhältnis der Fußgänger, die sich mit einem Fahrzeug auf der Fahrbahn bewegen, und den Fahrzeugführern gilt an Kreuzungen und Einmündungen der Grundsatz der gegenseitigen Verständigung.

Auch der Satz 1 des § 8 Abs. 3 ist entbehrlich. Es ist selbstverständlich, daß die Vorschriften über die Vorfahrt nur für Fahrzeuge gelten können sowie für die Verkehrsteilnehmer, die den Fahrzeugen gleichgestellt sind (§ 27 Abs. 1, § 28 Abs. 2).

Zu Nummer 5 (§ 9 Abs. 2)

Der Radfahrer, der nach links abbiegen will, muß sich nach geltendem Recht bis zur Mitte der Fahrbahn einordnen. Der Radfahrer wird so behandelt wie die Führer anderer Fahrzeuge auch. Dies hat sich nicht in allen Fällen als sachgerecht erwiesen. Insbesondere bei starkem Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn wurden manche Radfahrer unsicher, wenn sie sich zwischen dem Fahrzeugverkehr zur Fahrbahnmitte einordnen sollten.

Schon seit einigen Jahren wird deshalb in der Verkehrsaufklärung den Radfahrern empfohlen "indirekt" nach links abzubiegen. Der Radfahrer soll zunächst die Fahrbahn der von rechts einmündenden Straße überqueren und sodann, wie ein Fußgänger, im rechten Winkel die Fahrbahn der Straße kreuzen, die er verlassen will. Die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens wird jetzt in die Verordnung übernommen. Verfehlt wäre es gewesen, den Radfahrern ein derartiges Verhalten beim Linksabbiegen in allen Fällen auch vorzuschreiben. Bei im übrigen leerer Fahrbahn würde kein Radfahrer einsehen, weshalb man diese etwas umständliche Art des Linksabbiegens von ihm verlangt.

Zu Nummer 6 (§ 10)

Nach geltendem Recht muß derjenige, der aus einem Grundstück usw. auf eine Straße einfährt, sich so verhalten, daß eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Von ihm wird also ein ganz besonderes Maß an Sorgfalt, das Äußerste an Sorgfalt, verlangt. Dies muß ferner nicht nur dann gelten, wenn jemand aus einem verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325/326) hinausfährt,

sondern auch dann, wenn jemand aus einem Fußgängerbereich hinausfährt. Denn auch aus diesen Bereichen kommen während der Ladezeiten Kraftfahrzeuge. Dasselbe gilt, wenn z.B. eine Wohnstraße, in der Anliegerverkehr zugelassen ist, über einen abgesenkten Bordstein auf eine andere Straße geführt wird.

Alle diese Fälle sind gleich zu behandeln. Die Ergänzung des § 10 trägt dem Rechnung.

Zu Nummer 7 Buchstabe a (§ 12 Abs. 1)

Es hat sich als notwendig erwiesen, ein Haltverbot vor und in Feuerwehruzufahrten in die StVO aufzunehmen.

Das Fehlen eines derartigen Haltverbots hat zu Schwierigkeiten in der Praxis, zu ärgerlichen Auseinandersetzungen mit Autofahrern und auch zu Behinderungen der Feuerwehr geführt. Es ist selbstverständlich, daß es für den Verkehrsteilnehmer erkennbar sein muß, daß es sich um eine Feuerwehruzufahrt handelt. Erforderlichenfalls ist ein entsprechendes Schild aufzustellen.

Zu Nummer 7 Buchstabe b (§ 12 Abs. 4b)

§ 12 Abs. 4b ist entbehrlich. Die Verpflichtung, die Parkausweise gut lesbar im Kraftfahrzeug auszulegen, wurde in den Text nach den Zeichen 286, 314 und 315 aufgenommen. Dort gehören sie systematisch hin. Damit wird klargestellt, daß Parksonderrechte nur mit dem Auslegen der Ausnahme genehmigung (Parkausweis) in Anspruch genommen werden dürfen.

Zu Nummer 8 (§ 13 Abs. 1)

Die Änderung stellt klar, daß es nicht ausreicht, den Parkschein so im Auto zu platzieren, daß man ihn von außen sehen kann. Er muß vielmehr von außen auch "lesbar" sein. Die Parkscheinregelung wird damit an die schon jetzt geltende Parkscheiben-Regelung (§ 13 Abs. 2 Nr. 2) im Wortlaut angeglichen.

Zu Nummer 9 (§ 15 a Abs. 4)

Das Abschleppen von liegengebliebenen Krafträdern ist gefährlich. Ein entsprechendes Verbot wurde bisher aus einer entsprechenden Anwendung des § 23 Absatz 3 Satz 1 hergeleitet. Angesichts der Tatsache jedoch, daß die Vorschriften über das Abschleppen von Fahrzeugen in einem besonderen Paragraphen zusammengefaßt sind, ist es aus rechtssystematischen Gründen notwendig, dieses Verbot ausdrücklich in die Abschleppvorschrift zu übernehmen.

Zu Nummer 10 (§ 16 Abs. 1 Nr. 2)

Es hat in den letzten Jahren Diskussionen darüber gegeben, ob das letzte Fahrzeug in einem Verkehrsstau durch Einschalten des Warnblinklichts den nachfolgenden Verkehr warnen dürfe. Dies kann man vielleicht noch als zulässig ansehen, weil das letzte Fahrzeug in einem Verkehrsstau für den mit hoher Geschwindigkeit herannahenden Verkehr eine Gefährdung darstellt. Mehr als zweifelhaft kann es aber sein, ob nach geltendem Recht durch Einschalten des Warnblinklichts der übrige Verkehr vor einem Falschfahrer auf der Autobahn gewarnt werden darf. Die Ergänzung des § 16 Abs. 1 Nr. 2 trägt diesen Bedürfnissen Rechnung.

Zu Nummer 11 Buchstabe a (§ 17 Abs. 2a)

Nach amerikanischen und schwedischen Untersuchungen 1) kann die Verkehrssicherheit der Krafträder ganz wesentlich dadurch erhöht werden, daß sie auch bei Tage mit Abblendlicht fahren. Sie sind dann für den übrigen Verkehr eher erkennbar. Insbesondere geht die Zahl der Zusammenstöße mit dem entgegenkommenden abbiegenden Verkehr zurück.

1) vgl. 27. Jahresbericht, 1980, des Europäischen Rats der Verkehrsminister (CEMT), S. 156ff, Sale of Publications Department of the OECD, 2, rue André-Pascal, 75 775 Paris CEDEX 16, Frankreich

Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister hat deshalb empfohlen, in der nationalen Gesetzgebung vorzusehen, daß Krafträder auch am Tage mit Abblendlicht fahren müssen (Empfehlung des Ministerrats vom 27.11.1980).

Dagegen kam man einstimmig zu dem Ergebnis, das Fahren mit Abblendlicht am Tage für alle Fahrzeuge nicht vorzuschreiben oder zu empfehlen. Die gewonnene Sicherheit für Motorradfahrer würde in Frage gestellt, wenn alle Fahrzeuge am Tage mit Abblendlicht fahren würden.

Die Ergänzung des § 17 trägt diesen Erkenntnissen Rechnung.

Zu Nummer 11 Buchstabe b (§ 17 Abs. 4a)

Wenn Militärfahrzeuge bei Manövern Sonderrechte nach § 35 StVO in Anspruch nehmen und bei Dunkelheit ohne Beleuchtung fahren, kann das insbesondere bei Panzern zu schweren Verkehrsunfällen führen. Durch eine Kennzeichnung mit gelb-roten retroreflektierenden Warntafeln, wie sie schon heute teilweise verwendet werden oder durch gleichwertige Absicherungen, wird der Gefahr von Auffahrunfällen vorgebeugt.

Zu Nummer 12 Buchstabe a (§ 18 Abs. 4)

Notwendige Folgeänderung aus Nr. 2 Buchstabe a.

Zu Nummer 12 Buchstabe b (§ 18 Abs. 8)

Es hat sich als notwendig erwiesen klarzustellen, daß auch das Halten auf dem sogenannten Pannestreifen der Autobahnen und Kraftfahrstraßen verboten ist. Dieses sind keine Mehrzweckstreifen.

Zu Nummer 12 Buchstabe c Buchstaben aa (§ 18 Abs. 9)

Der § 18 bezieht sich auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen.

Gilt eine Vorschrift für beide Straßenarten, werden diese nicht ausdrücklich erwähnt. Die Änderung trägt dieser Gesetzestechnik in den übrigen Absätzen des § 18 Rechnung.

Zu Nummer 12 Buchstabe c Buchstaben bb (§ 18 Abs. 9)

Bisher ist nicht gesagt, wie sich der Verkehr bei dem Herannahen von Einsatz- und Hilfsfahrzeugen auf Fahrbahnen mit drei Fahrstreifen für eine Richtung verhalten muß. Durch die Ergänzung wird den Autofahrern jetzt klar gesagt, daß in diesen Fällen zwischen dem linken und dem mittleren Fahrstreifen eine freie Gasse gebildet werden muß. Die freie Gasse hier zu bilden, ist aus folgenden Gründen zweckmäßig:

- Der Pannestreifen eignet sich nicht in allen Fällen für die Einsatz- und Hilfsfahrzeuge. Er ist nicht überall vorhanden. Auf ihm können sich liegengebliebene Fahrzeuge befinden. Er kann im Bereich von Unterführungen oder Brücken unterbrochen sein.
- Es ist auch nicht sinnvoll, die freie Gasse unmittelbar links neben der rechten Fahrzeugschlange zu bilden. Rechts sind in aller Regel zahlreiche Lastkraftwagen, manchmal Stoßstange an Stoßstange hintereinander. Diese sollen beim Herannahen von Hilfs- und Einsatzfahrzeugen möglichst nicht auf den Pannestreifen ausweichen müssen. Dann ist aber u.U. der Abstand bis zu der links von ihnen befindlichen Pkw-Schlange auch dann nicht ausreichend für die Sonderrechtsfahrzeuge, wenn die Pkw-Schlange etwas nach links zieht.
- Wollte man den unmittelbar neben den Mittelstreifen gelegenen Raum für die Sonderrechtsfahrzeuge freihalten, müßten sich diese jeweils bei der Ein- und Ausfahrt durch drei Fahrzeugschlangen hindurchquälen.

Unter Berücksichtigung dieser Erwägungen ist die vorgesehene Regelung optimal.

Zu Nummer 13 (§ 19)

Es handelt sich um eine notwendige Ergänzung zu Gunsten der Radfahrer.

Zu Nummer 14 (§ 20 Abs. 2)

Der Vorrang vor dem übrigen Verkehr beim Abfahren von einer Haltestelle soll nicht nur den Linienbussen, sondern auch den Schulbussen zukommen. Auch diese fahren nach einem Fahrplan und es ist gerechtfertigt, sie vor dem Individualverkehr zu bevorzugen.

Zu Nummer 15 (§ 21 Abs. 1a)

Die Neufassung des Absatzes 1a bringt eine gerechtfertigte Ausnahme vom Verbot der Kinderbeförderung auf den Vordersitzen. Es gibt nämlich Rückhalteeinrichtungen für Kinder, die im Kraftfahrzeug auch vorn angebracht werden können.

Die Kinderhalteeinrichtungen sind amtlich genehmigt, wenn sie entsprechend der ECE-Regelung Nr. 44 gebaut, geprüft, genehmigt und gekennzeichnet sind. Die Eignung der Kinderhalteeinrichtungen zur Verwendung auf Vordersitzen ergibt sich aus der Genehmigung sowie der Einbauanweisung, die von den Herstellern den Kinderhalteeinrichtungen beizufügen ist. Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr sind von der Gurtanlegepflicht ausgenommen, weil die für die Erwachsenen bestimmten Sicherheitsgurte bei Kindern wegen ihrer geringeren Körpergröße ihre Schutzwirkung nicht entfalten können. Kinder können aber durch entsprechende Kinderhalteeinrichtungen gesichert werden. Sind sie vorhanden, ist es gerechtfertigt, insoweit eine Benutzungspflicht vorzusehen.

Zu Nummer 16 (§ 21 a Abs. 2)

Bisher war die Art des Schutzhelms nicht vorgeschrieben. Inzwischen gibt es hierüber eine ECE-Regelung. Deren Einhaltung wird nunmehr zur Pflicht gemacht.

Die Anforderungen der Regelung ECE Nr. 22 soll aus folgenden Gründen für alle Schutzhelme gelten, also auch für solche, die von Mofafahrern benutzt werden:

- Im Rahmen des Expertengespräches bei der BAST Anfang 1985 waren sich die Experten einig, daß die Anforderungen an Helme für Mofafahrer nicht geringer sein dürfen, als an Schutzhelme für andere Zweiradfahrer und damit ECE Nr. 22 erfüllen sollten.
- Auch ein Großteil der Jet-Helme erfüllt bereits heute die Anforderungen der geltenden ECE Nr. 22.
- Die Schutzwirkungen der Helme für die Benutzer verschiedener Zweiradarten sollten gleich sein. Da die mittlere Kollisionsgeschwindigkeit mit dem Hauptunfallgegner Pkw sich nur unwesentlich von der anderer motorisierter Zweiradfahrer unterscheidet, sind auch die zu stellenden Anforderungen an die Helme gleich.
- Bei abweichenden Anforderungen an einen Mofahelm, stellt sich zusätzlich die Frage der Benutzbarkeit auf anderen Zweirädern mit höheren zulässigen Eigengeschwindigkeiten; zusätzliche Probleme bei der Kontrolle durch Überwachungsorgane.
- Vorschläge für die Genehmigungsfähigkeit nach ECE Nr. 22 für kleine Helme unter Größe 50 und große Helme (größer 62) liegen bei der ECE bereits vor. Eine Verabschiedung der Änderung in der ECE-Berichtergruppe ist zu erwarten. Übergangslösungen werden bereits heute von Herstellern durch geänderte Innenausstattung angeboten.

Die Übergangsregelung wird im § 53 festgelegt (vgl. zu Nummer 39).

Zu Nummer 17 (§ 23 Abs. 2)

Die Möglichkeit, liegengebliebene Zweiräder zu schieben, wird auf alle Krafträder ausgedehnt.

Zu Nummer 18 (§ 24)

Durch die Aufnahme der Schiebe- und Greifreifenrollstühle, die als Ersatz für die Beine dienen, wird eine Erleichterung bei der Ausstattung dieser Fortbewegungsmittel erzielt. Eine vergleichbare Regelung wird in die StVZO aufgenommen.

Die neue Fassung des Absatzes 2 wird eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für Rollstuhlfahrer ermöglichen. Diese Regelung bedeutet, daß die Rollstuhlfahrer (Fahrer von Krankenfahrstühlen nach der StVZO) rechtlich wie Fußgänger behandelt werden.

Dabei wird davon ausgegangen, daß es sich in der Regel um die Benutzung von nicht zulassungspflichtigen Rollstühlen (Krankenfahrstühlen) handelt, die mit Schrittgeschwindigkeit bewegt werden.

Zu Nummer 19 Buchstabe a (§ 26 Abs. 1 Satz 1)

Durch diese Ergänzung der Vorschrift werden die Rollstuhlfahrer in die Regelung für Fußgänger einbezogen (vgl. auch zu Nr. 18).

Zu Nummer 19 Buchstabe b (§ 26 Abs. 1 Satz 2)

Durch die Änderung wird klargestellt, daß ein Kfz dann mit mäßiger Geschwindigkeit an einen Fußgängerweg heranfahren muß, wenn ein Fußgänger den Übergang erkennbar überschrei-

ten will (vgl. OLG Hamm DAR 1981, S. 154; VM 1972 Nr. 92; OLG Hamburg VM 1970 Nr. 29; a.A. Full/Möhl/Rüth, Straßenverkehrsrecht, § 26 StVO Rdnr. 5; s. dazu auch Mühlhaus/Janiszewski, StVO, 10. Aufl. § 26 Anm. 2b).

Zu Nummer 20 (§ 29 Abs. 3)

Hier wird klargestellt, daß trotz einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO es einer Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO nicht bedarf, wenn im Einzelfall die nach den §§ 32 und 34 StVZO zulässigen Abmessungen, Achslasten oder Gewichte tatsächlich nicht überschritten werden.

Zu Nummer 21 (§ 30 Abs. 3)

In Anlehnung an die Ausnahmeregelung in der Ferienreise-Verordnung vom 13. Mai 1985 (BGBl. I S. 774) werden jetzt auch der kombinierte Verkehr Schiene-Straße, Beförderung von frischer Milch, frischem Fleisch, frischen Fischen, leichtverderblichem Obst und Gemüse sowie die damit im Zusammenhang stehenden Leerfahrten und Fahrten mit Fahrzeugen, die nach dem Bundesleistungsgesetz herangezogen werden, vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot ausgenommen. Für diese Transporte wurden bisher Ausnahmegenehmigungen erteilt. Durch den Wegfall wird in erheblichem Umfang die Verwaltung entlastet. Mehr als 50000 Ausnahmegenehmigungen im Jahr werden dadurch entbehrlich. Diese StVO-Änderung dient der Verwaltungsvereinfachung.

Im übrigen werden auch weiterhin in dringenden Fällen Einzel- oder Dauerausnahmegenehmigungen erteilt, z.B. zur Aufrechterhaltung des Betriebes öffentlicher Versorgungseinrichtungen sowie Lebendviehtransporte zur Versorgung der Bevölkerung mit frischem Fleisch.

Zu Nummer 22 (§ 32 Abs. 1)

Bisher mußten Hindernisse auf der Fahrbahn entweder durch Leuchten mit rotem Licht oder, falls sich das Hindernis nicht über die gesamte Breite der Fahrbahn erstreckt, mit einem gelben Licht kenntlich gemacht werden. Die Verordnung verlangt nunmehr entweder eine eigene Lichtquelle oder andere zugelassene lichttechnische Einrichtungen. Hier kommt insbesondere die weiß-rot-schraffierte vollreflektierende Warntafel in Betracht.

Zu Nummer 23 (§ 33 Abs. 1)

Diese Vorschrift wurde durch Beschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 10. Dezember 1975 (BGBI. I S. 721; NJW 1976 S. 559) für verfassungswidrig erklärt. Sie ist als gegenstandslos zu streichen.

Zu Nummer 24 Buchstabe a (§ 35 Abs. 5 a)

Die Ergänzung des Satzes 1 ermöglicht z. B. auch Sonderrechtsfahrten mit Blutkonserven.

Die Vorschriften des § 38 werden entsprechend angepaßt.

Bisher können Einsatzfahrzeuge des Rettungsdienstes Sonderrechte nur in Anspruch nehmen, wenn sie blaues Blinklicht und Einsatzhorn benutzen. Das bedeutet, daß z. B. in der Nacht bei geringem Verkehr ein Rettungsfahrzeug im Einsatz nur dann schneller als erlaubt fahren darf, wenn es blaues Blinklicht und Einsatzhorn benutzt. Eine Inanspruchnahme der Sonderrechte nur mit Blaulicht ist nicht zulässig.

Durch die vorgesehene Änderung wird es möglich, daß Fahrzeuge des Rettungsdienstes, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten, Sonderrechte in Anspruch nehmen können, ohne das Einsatzhorn zu benutzen.

Blaues Blinklicht allein darf nach § 38 Abs. 2 nur an der Einsatzstelle verwendet werden.

Zu Nummer 24 Buchstabe b Buchstaben aa (§ 35 Abs. 6 Satz 1)

Die Regelung des Satzes 1 zur Absicherung der Fahrzeuge wird dem technischen Stand angepaßt.

Zu Nummer 24 Buchstabe b Buchstaben bb und cc (§ 35 Abs. 6 Satz 2)

§ 35 Abs. 6 beschränkt das zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeuge, die zur Gehwegreinigung eingesetzt werden dürfen, auf 2,8 t. Der Zweck dieser Vorschrift besteht darin, Schäden an unterirdisch verlegten Leitungen zu verhindern. Dieser Zweck wird auch dann erreicht, wenn zwar schwerere Fahrzeuge zum Reinigen der Gehwege eingesetzt werden, deren Bodendruck aber nicht größer ist, als bei einem vergleichbaren 2,8 t-Fahrzeug.

Die Ergänzung des Absatzes 6 trägt dieser Überlegung Rechnung.

Zu Nummer 25 (§ 36 Abs. 5)

Die neugefaßte Vorschrift legt dem Verkehrsteilnehmer die Verpflichtung auf, die Weisungen der Polizeibeamten zu befolgen und die Verkehrskontrollen zu ermöglichen.

Zu Nummer 26 (§ 38 Abs. 1)

Die Ergänzung ermöglicht z. B. auch Fahrten mit Blutkonserven unter Einsatzbedingungen.

Zu Nummer 27 (§ 39)

Bei den Wechselverkehrszeichen in sogenannter Matrixbauweise ist es technisch schwierig, schwarze Symbole auf weißem Grund darzustellen, ohne daß die schwarzen Symbole überstrahlt werden. Deshalb wurde bereits der § 39 Abs. 1 hinsichtlich der Verkehrszeichen selbst dahin gehend ergänzt, daß auch weiße Symbole auf schwarzem Hintergrund zulässig sind. Diese Regelung wird jetzt auf die Zusatzschilder ausgedehnt.

Gleichzeitig wird § 39 neu geordnet.

Zu Nummer 28 (§ 40 Abs. 2 und 6)

Nicht in allen Fällen ist es notwendig, die Entfernung bis zu einer Gefahrstelle auf einem Zusatzschild anzugeben, wenn diese außerhalb geschlossener Ortschaften geringer als 150 bis 250 m beträgt. Dies gilt dann, wenn es nach den örtlichen Gegebenheiten auch für den fremden Kraftfahrer eindeutig ist, aus welchem Grund das Gefahrzeichen angeordnet wurde. Die Verpflichtung, in diesen Fällen ein Zusatzschild anzubringen, wird daher durch die bloße Möglichkeit ersetzt.

Zu Nummer 29 Buchstabe a (§ 41 Abs. 2 Nr. 5)

Durch die Ergänzung wird sichergestellt, daß bei Einrichtung von Fahrradstraßen alle Fahrzeugführer mit mäßiger Geschwindigkeit zu fahren haben.

Zu Nummer 29 Buchstabe b Buchstaben aa (§ 41 - Zeichen 250 -)

Die Möglichkeit, hier Zweiradfahrzeuge zu schieben, wird auf alle Krafträder ausgedehnt.

Durch Zusatzschild kann Sport jeglicher Art zugelassen werden.

Zu Nummer 29 Buchstabe b Buchstaben bb und cc (§ 41 - Zeichen 253 -)

Es handelt sich um eine notwendige Klarstellung.

Zu Nummer 29 Buchstabe b Buchstaben dd (§ 41 - Zeichen 270 -)

Sperrbezirke und Ausnahmevorschriften werden in den landesrechtlichen Smog-Verordnungen festgelegt. Um unterschiedlichen Besonderheiten der Länder gerecht zu werden, wurde die neue Formulierung des erläuternden Textes gewählt.

Zu Nummer 29 Buchstabe c Buchstaben aa (§ 41 - Zeichen
274/278 -)

In dem Zeichen 274 ("zulässige Höchstgeschwindigkeit") findet sich neben der Zahl auch noch die Bezeichnung "km". Dies wurde häufig kritisiert, weil "km" eine Entfernung und nicht eine Geschwindigkeit darstelle. Setzt man aber km/h ein, führt dies zwangsläufig dazu, daß die wichtige Zahl kleiner werden muß. Es soll also auf den Zusatz völlig verzichtet werden. Die Verständlichkeit des Zeichens leidet darunter nicht. Eine Verwechslungsgefahr mit dem Zeichen 275 ("Vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit") ist auch für Farbenblinde wegen der unterschiedlichen Gestaltung der beiden Zeichen ausgeschlossen. Das weltweite Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen vom 08.11.1968 geht für den Regelfall auch davon aus, daß die Zahl ohne einen Zusatz in dem Verkehrszeichen erscheint (Zeichen C 14 des genannten Übereinkommens).

Folgerichtig wird auch das Zeichen 278 entsprechend geändert.

Zu Nummer 29 Buchstabe c Buchstaben bb (§ 41 - Zeichen
274 -)

Schon seit mehreren Jahren hat es sich als erforderlich erwiesen, örtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen anzuordnen, die nur bei Nässe gelten. Sie finden sich insbesondere auf Autobahnen. Die Zulässigkeit einer derartigen Beschränkung des Höchstgeschwindigkeitszeichens ergibt sich aus § 41 Abs. 2 Satz 5.

Bisher enthält das Zusatzschild nur die Worte "Bei Nässe". Im Interesse der internationalen Verständlichkeit wird jetzt ein entsprechendes Sinnbild hinzugefügt.

Zu Nummer 29 Buchstabe c Buchstaben cc und dd (§ 41 - Zeichen 276/277 -)

Es handelt sich um eine notwendige Klarstellung.

Zu Nummer 29 Buchstabe d Buchstaben aa (§ 41 - Zeichen 286 -)

Bisher darf im eingeschränkten Haltverbot *n u r* zum Ein- und Aussteigen oder zum Be- oder Entladen gehalten werden. Es ist - mit Recht - kritisiert worden, daß auch ein kurzfristiges Halten aus anderen Gründen nicht zulässig ist. Es sei nicht einzusehen, daß im Bereich des eingeschränkten Haltverbots zwar ein Möbelwagen beim Be- oder Entladen stundenlang dort stehen dürfe, daß es aber verboten sei, ein oder zwei Minuten dort zu halten, um einen Blick in den Autoatlas zu werfen, u.ä. Die Bedeutungsänderung des eingeschränkten Haltverbots zieht daraus die Folgerung, daß auch im eingeschränkten Haltverbot bis zu 3 Minuten gehalten werden darf.

Auch dies steht in Übereinstimmung mit den internationalen Übereinkommen über den Straßenverkehr (Artikel 1 Buchstabe k) und über Straßenverkehrszeichen (Artikel 1 Buchstabe i) vom 08. November 1968.

Danach haben es die Vertragsparteien in der Hand, im nationalen Recht sowohl das Parken als auch das Halten auch zeitlich zu definieren.

Die Vorschrift über das Auslegen der Parkausweise ist die Folgeänderung aus der Streichung des § 12 Abs. 4b (vgl. Nr. 7 Buchstabe b).

Zu Nummer 29 Buchstabe d Buchstaben bb (§ 41 - Bild 291 -)

Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister hat sich für den Bereich der CEMT-Länder auf eine einheitliche

Parkscheibe für die CEMT-Länder geeinigt (CEMT-Minister-
ratsempfehlung vom 30./31. Mai 1979; vgl. VkB1-Verlaut-
barung vom 24. November 1981, S. 447).

Die europäische Parkscheibe unterscheidet sich von der
bisher bei uns eingeführten lediglich dadurch, daß unter
den Uhrzeiten von 1 bis 12 in verkleinerter Form die Zei-
ten 13 bis 24 aufgenommen werden. Die Änderung des Bildes
291 trägt dem Rechnung.

Zu Nummer 29 Buchstabe d Buchstaben cc (§ 41 - Zeichen 290
und 292 -)

Die Ergänzung macht deutlich, daß auch in diesen Zonen ab-
weichende Regelungen durch Verkehrszeichen zulässig sind.
Damit werden Rechtsunsicherheiten beseitigt (vgl. Celle
VRS 59, 56 u. BayObLG Beschluß v. 28. Oktober 1985, 206
OWi 369/85).

Zu Nummer 29 Buchstaben e und f (§ 41 Abs. 3 Nr. 3 und 4)

Der Begriff "ununterbrochen" wird durch "durchgehend" er-
setzt.

In der Verkehrstechnik hat sich als notwendig erwiesen, in
bestimmten Situationen auch mit einer doppelten, durch-
gehenden Linie zu arbeiten. Dasselbe gilt für die soge-
nannten Vorankündigungspfeile. Beide Markierungen haben
sich in der Praxis längst bewährt. Sie finden sich in den
"Richtlinien über die Markierung von Straßen" (RMS). Dies
reicht aber nicht aus. Ihre Bedeutung muß dem Verkehrs-
teilnehmer in der StVO nahegebracht werden.

Zu Nummer 29 Buchstaben g und h (§ 41 - Zeichen 297 A -)

Der Vorankündigungspfeil wird für die Ankündigung einer
Fahrstreifenbegrenzung verwendet; er kann auch das Ende
eines Fahrstreifens anzeigen.

Zu Nummer 29 Buchstaben i, j und l (§ 41 Abs. 3 Nr. 6, 7 und 9)

Der Begriff "Nägel" ist überholt und wird ersetzt durch "Markierungsknöpfe". Die Erwähnung der Verwendung von "Markierungsknöpfen" wird zusammenfassend unter der neuen Nummer 9 geregelt (Buchstabe l).

Zu Nummer 29 Buchstabe k (§ 41 Abs. 3 Nr. 8)

Die Zick-Zack-Markierung des Zeichens 299 bezeichnet, verlängert oder verkürzt bisher nur vorgeschriebene Parkverbote. Sie hat sich als außerordentlich wirksam erwiesen. Die Verwendung dieser Zick-Zack-Markierung wird daher jetzt auf Haltverbote ausgedehnt.

Zu Nummer 29 Buchstabe m (§ 41 Abs. 4)

Der Begriff "Nagelreihen" ist überholt und wird ersetzt durch "Markierungsknopfreihen".

Satz 3 ist durch die Einfügung der Nummer 9 bei Absatz 3 von § 41 entbehrlich.

Zu Nummer 30 Buchstabe a (§ 42 - Zeichen 307 -)

Das Zeichen "Ende der Vorfahrtstraße" erhält in Zukunft statt der 5 schmalen Diagonalstriche drei dickere. Lichttechnische Untersuchungen haben gezeigt, daß bei den dünneren Diagonalstreifen nachts Überstrahlungen auftreten können, durch die das Zeichen 307 mit Zeichen 306 verwechselt werden kann. Diese Verwechslungsgefahr wird durch die dickeren Diagonalstriche ausgeschlossen.

Zu Nummer 30 Buchstabe b (§ 42 - Zeichen 311 -)

Die hier vorgenommene Ergänzung der Erläuterung zu den Zeichen 310 und 311 ist bis jetzt nur in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu den Zeichen 310 und 311 (VI) geregelt. Aus Rechtsgründen muß das Aussehen des Zeichens 311 für den Fall, daß das nächste Nahziel ein Ortsteil der durchfahrenen Ortschaft ist, in der StVO beschrieben werden.

Zu Nummer 30 Buchstabe c Buchstaben aa (§ 42 - Zeichen 314 -)

In Angleichung an die internationale Übung (Zeichen E 23 des Übereinkommens über Straßenverkehrszeichen vom 08.11.1968) erhält das Zeichen 314 eine quadratische Form. Nur wenn Zusätze in den unteren Teil aufgenommen sind, wird die rechteckige Form beibehalten. Durch entsprechende Übergangsfristen wird sichergestellt, daß zusätzliche Kosten nicht entstehen.

Zu Nummer 30 Buchstabe c Buchstaben bb und cc (§ 42 - Zeichen 314/315 -)

Es handelt sich um die Folgeänderung aus der Streichung des § 12 Abs. 4a (vgl. Nr. 7 Buchstabe b) und um eine Klarstellung, daß die Parksonderrechte nur mit einem entsprechendem Ausweis in Anspruch genommen werden dürfen.

Darüber hinaus handelt es sich um die Korrektur eines Druckfehlers.

Zu Nummer 30 Buchstabe d Buchstaben aa (§ 42 - Zeichen 340 -)

Die in der Praxis bereits verwendete Warnlinie wird in die StVO aufgenommen. Im übrigen handelt es sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 30 Buchstabe d Buchstaben bb und cc (§ 42 - Zeichen 340 -)

Die Neufassung des Buchstaben f entspricht der Rechtsprechung (OLG Frankfurt VRS 63 S. 386). Danach ist das Rechtsüberholen im Bereich der fahrstreifengegliederten Vorwegweiser für zulässig erklärt worden. Zur Begründung hat das OLG Frankfurt u.a. ausgeführt,

"daß in den durch Aufstellung von fahrstreifengegliederten Vorwegweisern geschaffenen Vorsortierräumen der Verkehr nur dann ungehindert fließen kann, wenn es möglich ist, einen Verkehrsteilnehmer zu überholen, der weiter links auf einem Fahrstreifen fährt, der einer anderen Richtung zugeordnet ist. Außerdem muß es möglich sein, in weiterem Umfang vom Rechtsfahrgebot abzuweichen, als das § 7 Abs. 1 Satz 1 StVO zuläßt. Nur unter diesen Voraussetzungen kann die hier in Rede stehende verkehrslenkende Maßnahme den angestrebten Erfolg haben. Andernfalls würde sie zu Stauungen und erhöhter Unfallgefahr führen. So könnte z.B. ein Lkw, der in die auf dem Vorwegweiser am weitesten links angegebene Richtung fahren will und sich entsprechend eingeordnet hat, den Pkw- und sonstigen schnelleren Verkehr nachteilig behindern....

Der Senat verkennt nicht, daß ein in weiterem Umfang als bisher zugelassenes Rechtsüberholen auf Autobahnen nicht ungefährlich ist, schätzt aber diejenigen Gefahren höher ein, welche entstehen würden, wenn im Vorsortierraum das Rechtsfahrgebot und das Verbot des Rechtsüberholens streng eingehalten werden müßten."

Es kann dahingestellt bleiben, ob die StVO in der geltenden Fassung in diesem Fall das Rechtsüberholen gestattete. Auf jeden Fall ist dem OLG Frankfurt dahin zu folgen, daß eine solche Regelung zweckmäßig ist. Sie wird deshalb jetzt in die StVO übernommen.

Zu Nummer 30 Buchstabe e (§ 42 Abs. 6 Nr. 3)

Durch die Wiedergabe eines Verkehrsschildes auf der Fahrbahn wird der Fahrzeugverkehr auf eine besondere Situation aufmerksam gemacht. Von der Möglichkeit, Verkehrsschilder auf der Fahrbahn darzustellen, sollte jedoch nur sehr sparsam Gebrauch gemacht werden.

Daher wird Satz 2 gestrichen.

Zu Nummer 30 Buchstabe f Buchstaben aa bis cc (§ 42 - Zeichen 380/381 -)

Das bisherige Zeichen 380 ("Richtgeschwindigkeit") hat in den vergangenen 1 1/2 Jahrzehnten keine große Bedeutung erlangt. Dagegen wird mit dem Institut der sogen. empfohlenen Höchstgeschwindigkeit in modernen Wechselverkehrszeichen, insbesondere in solchen nach Matrixbauweise, gearbeitet. Es hat sich herausgestellt, daß die Autofahrer derartige, der jeweiligen Verkehrssituation angepaßte Höchstgeschwindigkeitsempfehlungen, sehr gut beachten. Entsprechend den Erfordernissen der Praxis wird deshalb die Bedeutung des Zeichens 380 geringfügig geändert.

Zu Nummer 30 Buchstabe f Buchstaben dd bis ff (§ 42 - Zeichen 385 und 386 -)

Durch die Einführung des Zeichens 386 "Touristischer Hinweis" soll sichergestellt werden, daß die Aufstellung und Gestaltung bundeseinheitlich erfolgt.

Zu Nummer 30 Buchstabe f Buchstaben gg (§ 42 - Zeichen 388 -)

Auch hier wird der Begriff des Lastkraftwagens durch den des Fahrzeugs mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t ersetzt.

Zu Nummer 30 Buchstabe f Buchstaben hh (§ 42 - Zeichen 393 -)

Die Informationstafel an den Grenzübergangsstellen entspricht einer CEMT-Empfehlung. Sie wurde durch Verkehrsblattverlautbarung (VkB1. 1981 S. 241) bereits vorab eingeführt und wird jetzt auch in die StVO übernommen. An allen bedeutenden Grenzübergangsstellen ist sie im übrigen bereits aufgestellt.

Zu Nummer 30 Buchstaben g bis i (§ 42 - Zeichen 430, 440, 449 und 453 -)

In den Wegweisern zur Autobahn wird die entsprechende Autobahnnummer aufgenommen. Die Beispiele für die Wegweiser auf Autobahnen werden durch die entsprechende Autobahnnumerierung ergänzt.

Zu Nummer 30 Buchstabe j (§ 42 - Zeichen 455 -)

Bei innerstädtischen großräumigen Umleitungen, z. B. im Zuge mehrerer Großbaustellen durch U-Bahnbauten u. a., müssen häufig mehrere Verkehrsführungen als Umleitungsstrecken eingerichtet werden. Hierfür haben sich numerierte Umleitungsbeschilderungen nach dem Muster der Bedarfs-umleitung auf Autobahnen (U-Beschilderung auf blauem Grund) bewährt. Versuche in der Praxis mit auffälligen orangefarbenen U-Schildern dieser Art sind positiv verlaufen. Solche Schilder würden statt der gelben Umleitungs-Pfeilzeichen eingesetzt. Sie werden daher in die StVO aufgenommen.

Zu Nummer 30 Buchstabe k (§ 42 - Zeichen 467 -)

In der großräumigen Verkehrslenkung kann es sich empfehlen, den Verkehr auf parallel verlaufende Autobahnen hinzuweisen. Derartige Streckenempfehlungen werden bereits jetzt durch den orangefarbenen Umlenkungspfeil gegeben. Aus Rechtsgründen wird er in die StVO aufgenommen.

Zu Nummer 31 Buchstabe a (§ 43 Abs. 1)

Die Aufnahme des "Sperrpfosten" bei den Verkehrseinrichtungen ist aus Kosten- und Rechtsgründen notwendig.

Zu Nummer 31 Buchstaben b und c (§ 43 Abs. 3)

Die Absperrschranken erhalten senkrechte Schraffen. Sie sind dadurch vielseitiger und kostensparender einsetzbar. Die Absperrgeräte und die Leiteinrichtungen erhalten aus Gründen der Verwaltungspraktikabilität Nummern.

Zu Nummer 31 Buchstabe d (§ 43 Abs. 4)

Zur Sicherung von auf der Fahrbahn haltenden Fahrzeugen, insbesondere von Anhängern, sind bereits (VkB1. 1980 S. 737) Park-Warntafeln eingeführt worden. Sie werden jetzt aus Rechtsgründen in die StVO übernommen.

Zu Nummer 32 (§ 44 Abs. 3a)

Es handelt sich um eine Klarstellung der Zuständigkeiten.

Zu Nummer 33 Buchstabe a (§ 45 Abs. 3a)

Mit dieser Vorschrift soll die "sparsame" Aufstellung der Zeichen 386 sichergestellt werden.

Zu Nummer 33 Buchstabe b (§ 45 Abs. 4)

Klarstellung, daß auch die Verkehrsbeschränkungen bei Smog-Alarm durch Rundfunk, Fernsehen, Tageszeitungen oder auf andere Weise bekanntgegeben werden dürfen.

Zu Nummer 34 (§ 46)

Es handelt sich um eine notwendige Ergänzung der Befugnis, Ausnahmegenehmigungen zu erteilen.

Zu Nummer 35 (§ 47)

Die Zuständigkeitsregelungen werden entsprechend den Erfordernissen der Praxis präzisiert und modifiziert. Die Neufassung des Absatzes 2 dient der Verwaltungsvereinfachung.

Zu Nummer 36 Buchstabe a (§ 49 Abs. 1 Nr. 7)

Folgeänderung (vgl. oben zu Nummer 3 Buchstabe d).

Zu Nummer 36 Buchstaben b und c (§ 49 Abs. 1 Nr. 9 und 18)

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen.

Zu Nummer 36 Buchstabe d (§ 49 Abs. 1 Nr. 20)

Die Änderung der Nummer 20 ergibt sich aus der Neufassung des Absatz 1a. Die Vorschrift "Vorhandene Kinderhalteeinrichtungen müssen benutzt werden." soll nicht als Ordnungswidrigkeit verfolgt werden.

Zu Nummer 36 Buchstabe e (§ 49 Abs. 3 Nr. 1)

Es handelt sich um eine Anpassung an den geänderten Verordnungstext (vgl. Nummer 25).

Zu Nummer 36 Buchstabe f (§ 49 Abs. 4 Nr. 1a)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 36 Buchstabe g (§ 49 Abs. 4 Nr. 4)

Nur ein Verstoß gegen eine "vollziehbare Auflage" ist mit Geldbuße zu bedrohen. Fehlt es an einer Bedingung, existiert keine rechtswirksame Erlaubnis oder Ausnahmegenehmigung.

Zu Nummer 36 Buchstaben h, i und j (§ 49 Abs. 4 Nr. 5 bis 8)

Die Regelung der Nummer 7 (alt) ist gegenstandslos.

Zu Nummer 37 (§ 51 neu)

Von seiten des Bundesrechnungshofes wird eine besondere Kostenregelung für die Aufstellung des Zeichens 386 gefordert. Die Kosten sollen auf die Initiatoren (z. B. Fremdenverkehrswirtschaft) abgewälzt werden. Dies ist nach § 5b Abs. 3 StVG möglich.

Zu Nummer 38 (§ 52 neu)

Für die Erhebung von Entgelten für das Parken auf verkehrsrechtlich öffentlichen Flächen, an denen straßenrechtlicher Gemeingebrauch besteht, reichen die Bestimmungen der Straßenverkehrs-Ordnung i. V. m. § 6a Abs. 6 StVG aus. Nach der StVO können für das Abstellen von Fahrzeugen auf solchen Flächen, das noch zum Parken im Sinne der Verordnung gehört (auch als Dauerparken), Entgelte nur im Rahmen der Vorschriften über Parkuhren und Parkscheinautomaten (§ 13 StVO) oder im Rahmen der Vorschrift des § 42 Abs. 4 StVO (Zeichen 314 mit Zusatzschild "gebührenpflichtig") erhoben werden. Das erscheint sachgerecht.

In zahlreichen Fällen ist es, auch aus wirtschaftlichen Gründen, notwendig und zweckmäßig, Entgelte für das Parken auf verkehrsrechtlich öffentlichen Flächen zu erheben, an denen kein Gemeingebrauch im straßenrechtlichen Sinne besteht. Es handelt sich hier insbesondere um nicht gewidmete Vorplätze von Bahnhöfen und Flughäfen sowie um Parkplätze (auch in Form von Parkhochhäusern oder Tiefgaragen), die von privaten oder kommunalen Trägern erstellt und betrieben werden. Da diese Verkehrsflächen nach einhelliger Rechtssprechung der Straßenverkehrs-Ordnung unterliegen, wäre es rechtlich zulässig, daß die zuständige Straßenverkehrsbehörde Parkuhren oder Parkscheinautomaten im Sinne des § 13 StVO anordnet, deren Mißachtung ordnungswidrig wäre. In einzelnen Fällen geschieht das auch, insbesondere im Bereich von Bahnhofsvorplätzen. In der Mehrzahl der Fälle erheben jedoch die Eigentümer dieser Flächen für das Parken Entgelte auf der Grundlage des Privatrechts oder des Kommunalrechts. Als Kontrolleinrichtungen werden dabei nicht selten Parkuhren oder Parkscheinautomaten oder ähnliche Einrichtungen verwendet, wobei die Gebühren allerdings in der Regel deutlich höher als in § 6a StVG vorgesehen liegen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 28.11.1969 (Verkehrsrechtliche Mitteilungen 1970, S. 70) entschieden, daß das Parken (Aufstellen eines Fahrzeugs unter Verkehrsbereitschaft) auf verkehrsrechtlich öffentlichen Flächen ausschließlich nach der StVO, nicht aber nach Straßenrecht zu beurteilen sei. Es hat weiter entschieden, daß im Rahmen der StVO Gebühren für das Parken nur im Rahmen der Vorschriften über Parkuhren zulässig sei (die Gebührenpflicht am Parkscheinautomaten und an Parkplätzen für Großveranstaltungen gab es damals noch nicht). Das Bundesverwaltungsgericht hat in den Gründen der Entscheidung u. a. folgendes ausgeführt:

"Die StVO gestattet es nicht, bewachte oder sogar gebührenpflichtige Parkplätze zu schaffen. Der Beklagte hat, was in diesem Zusammenhang von Bedeutung ist, außer der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen an den 3 öffentlichen Parkplätzen auch Verkehrsschilder nach Bild 32 der Anlage zur StVO mit den Zusatztafeln "gebührenpflichtig, werktags 7.30 bis 19.00 Uhr" aufstellen lassen. Die durch die Zusatztafeln getroffenen Anordnungen sind rechtswidrig, weil es eine Vorschrift, die eine Gebührenpflicht für die Benutzung von Parkplätzen vorsieht, weder in der StVO noch in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr i. d. F. vom 18. Mai 1961 (BGBl. I S. 611), geändert durch die Verordnungen vom 15. Juli 1966 (BGBl. I S. 420) und vom 22. Dezember 1966 (BGBl. I S. 688) - GebOSTV - gibt. Lediglich für die Bereithaltung der Parkuhr ist eine Gebühr vorgesehen (Art. I A Nr. 31 GebOSTV)".

Zwar betraf der seinerzeit entschiedene Fall eine Verkehrsfläche, die nicht nur straßenverkehrsrechtlich, sondern auch straßenrechtlich öffentlich war. Die Entscheidungsgründe zeigen allerdings deutlich, daß die rechtlichen Folgerungen über die ausschließliche Geltung der StVO für das Parken unabhängig von einer straßenrechtlichen Widmung zu sehen sind. Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ist im Grunde auch folgerichtig und sachlich zu begrüßen, weil ein Verkehrsteilnehmer damit rechnen kann und muß, daß auf einer Fläche mit öffentlichem Verkehr sein Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr ausschließlich nach der StVO zu beurteilen ist. Der Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigte einer straßenrechtlich nichtöffentlichen Fläche hat zwar jederzeit die Möglichkeit, den allgemeinen Verkehr durch geeignete Maßnahmen auszuschließen und damit auch die Geltung der Straßenverkehrs-Ordnung zu beenden. Solange er aber tatsächlich öffentlichen Verkehr im Sinne der Rechtsprechung zuläßt,

darf er keine Eingriffe vornehmen oder Maßnahmen treffen, die im Widerspruch zur StVO stehen. Gleichwohl wurde bisher die Erhebung privatrechtlicher oder kommunalrechtlicher Entgelte für die Benutzung solcher Parkflächen geduldet, weil andernfalls der Betrieb solcher Einrichtungen, zumindest teilweise, wirtschaftlich nicht mehr möglich gewesen wäre.

Wenn das Bundesverwaltungsgericht die Erhebung eines Entgelts für das Parken deshalb für unzulässig ansieht, weil die StVO eine solche Möglichkeit nicht zulasse, so soll jetzt innerhalb der StVO klargestellt werden, daß auf den genannten Flächen ungeachtet der Möglichkeit, auch amtliche Maßnahmen wie Parkuhren usw. zu treffen, privatrechtliche oder kommunalrechtliche Entgelte erhoben werden dürfen. Diese Regelung ist auf straßenrechtlich nichtöffentliche Flächen beschränkt.

Zu Nr. 39 und Nr. 40 (§ 53 neu und § 54 neu)

Durch Einfügung des neuen § 52 mußte der alte § 52 in § 53 und der alte § 53 in § 54 umbenannt werden.

Zu Nummer 40 (§ 54 neu)

Hier werden gegenstandlos gewordene Übergangsregelungen gestrichen und notwendige Übergangsregelungen für neu aufgenommene Zeichen eingefügt.

Für die Zeichen 430, 440, 449, 453 (alt) sind keine Übergangsfristen notwendig, sie entsprechen bereits der Autobahnwegweisung.

Schutzhelme müssen ab 1. Januar 1990 in amtlich genehmigter Bauart ausgeführt sein.

2. Zu Artikel 2

Die Änderungen der Verordnung sollen auch im Land Berlin Anwendung finden; der Artikel enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

3. Zu Artikel 3

Artikel 4 regelt das Inkrafttreten.

Der Zeitpunkt wurde gewählt, damit sich die betroffenen Verkehrsteilnehmer und Behörden mit den neuen Regelungen rechtzeitig und ausreichend vertraut machen können.

4. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden entstehen keine Kosten.

Es sind ausreichende Übergangsfristen vorgesehen. Die Umstellung auf neue Zeichen kann im Zuge der normalen Erneuerung erfolgen.

05.02.88

Beschluß

des Bundesrates

zur

Neunten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Der Bundesrat hat in seiner 585. Sitzung am 5. Februar 1988 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des / Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

Anlage

Ä n d e r u n g e n

zur

Neunten Verordnung zur Änderung
der Straßenverkehrs-Ordnung

1. Präambel

In der Präambel sind

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

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 1 Nr. 40 Buchstabe c) unvollständig.

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

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

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.

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.

4. 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.

5. 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,".'

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.

6. 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.

7. 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.

8. 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

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.

9. 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.

10. 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

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.

11. 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.

12. Artikel 1 Nr. 25a (§ 37 Abs. 2)

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.

13. 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).

14. 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.

15. 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 4 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.

16. Artikel 1 Nr. 29 Buchstabe a (§ 41 Abs. 2 Nr. 5)

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

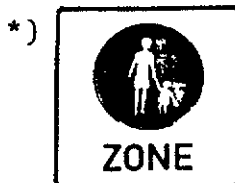
'a) Absatz 2 Nr. 5 wird wie folgt geändert:

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



Beginn eines Fußgänger-
bereichs

Zeichen 243



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.

Als Folge

sind in Artikel 1 Nr. 6 in § 10 Satz 1 die Worte

"(Zeichen 241)"

durch die Worte

"(Zeichen 242 und 243)"

zu ersetzen.

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 Ausschildermöglichkeit unterstützen.

17. 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.

18. 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.

19. 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.

20. 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.

21. 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.

22. 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.

23. 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 nach § 29 Abs. 3 erteilt die Straßenverkehrsbehörde, dagegen die höhere Verwaltungsbehörde, welche 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.

24. 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.

25. 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.

26. 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.

27. 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.

28. 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.

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

In Artikel 1 Nr. 36

ist nach dem Buchstaben d folgender Buchstabe d₁ einzufügen:

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

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

Begründung:

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

30. 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.

31. 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.

32. 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.

33. 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.

34. 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.

35. 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.