Bundesrat Drucksache 578/1/87

25.01.88
VP - In

Empfehlungen
der Ausschüsse

zur

Fünften allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)

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

Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP)** und der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In)** empfehlen dem Bundesrat, der allgemeinen Verwaltungsvorschrift gemäß Artikel 84 Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

VP 1. Artikel 1 Nr. 8 (Zu § 25 zu Absatz 3)

In Artikel 1 ist Nummer 8 wie folgt zu fassen:

'8. In "Zu § 25 zu Absatz 3" wird wie folgt geändert:

a) Nummer III 1 Satz 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

"Einzelheiten ergeben sich ..... weiter wie Regierungsvorlage".

b) Nummer III 2 Satz 2 erhält folgende Fassung:

Sonst ist diese Markierung, mit Ausnahme an Überwegen, die durch Schülerlotsen oder Schulweghelfer gesichert werden, unzulässig."'

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, 5300 Bonn 2
ISSN 0720-2946

(noch Ziffer 1)

Begründung:

Bayern hat im Rahmen der Schulwegsicherung ausnahmsweise zugelassen, daß ein von Schülerlotsen oder Schulweghelfern gesicherter Übergang durch Markierung (wie Fußgängerfurt) gekennzeichnet sein darf. Eine solche verstärkte Kennzeichnung soll in der Regel allerdings nur dort verwendet werden, wo auf besonders stark befahrenen Straßen der Übergang von Schülern massiert benutzt wird.

Nach übereinstimmenden Aussagen der Straßenverkehrsbehörden, der Polizei und der Schulweghelfer hat sich diese Kennzeichnung bestens bewährt. Deshalb soll eine solche Markierung ausnahmsweise zugelassen werden.

VP 2. Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe a (Zu § 29 zu Absatz 3)

In Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe a ist in Nummer IV 2b der Doppelbuchstabe dd zu streichen.

Begründung:

Der Transport einer unteilbaren Ladung ist die wichtigste Voraussetzung für die Erteilung einer Erlaubnis/Genehmigung im Großraum- und Schwerverkehr. Eine Abweichung, sei es auch nur in einem eng begrenzten Umfang, würde ein Präjudiz für eine Vielzahl von Forderungen ähnlicher Art schaffen. Im übrigen besteht kein Regelungsbedarf.

Die Einführung dieser Bestimmung hätte zur Folge, daß jede Ladung geringen spezifischen Gewichts mit übergroßen Fahrzeugen transportiert werden würde. Dies wäre z.B. bei verschiedenen Lebensmitteln, Dämm-Material, Blumen und bestimmten Abfallstoffen der Fall.

Die Bestimmung würde bedeuten, daß über die StVO Übermaße zur Regel eingeführt würden. Damit wäre § 32 Abs. 1 StVZO unterlaufen.

3. Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe b (Zu § 29 zu Absatz 3)

In Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe b sind in Nummer V 4 die Buchstaben d und e wie folgt zu fassen:

"d) Achslasten

Einzelachslast (nicht angetrieben)	11,0 t
Doppelachslast (Achsabstand 1,0 m bis weniger als 1,3 m)	17,6 t

e) Gesamtgewichte

aa) Einzelfahrzeuge (ausgenommen Sattelanhänger)

aaa) Fahrzeuge mit nicht mehr als zwei Achsen

- Kraftfahrzeuge	17,6 t
- Kraftfahrzeuge mit Antriebsachse nach § 34 Abs. 3 Nr. 1 Buchst. b StVZO	17,6 t

bbb) Fahrzeuge mit mehr als zwei Achsen

- Kraftomnibusse, die als Gelenkfahrzeuge gebaut sind	30,8 t
- Kraftfahrzeuge mit zwei Doppelachsen, deren Mitten mindestens 4,0 m voneinander entfernt sind	33,0 t

(noch Ziffer 3)

bb) Fahrzeugkombinationen
(Züge und Sattelkraftfahrzeuge)

aaa) Fahrzeugkombinationen mit weniger als vier Achsen 28,6 t

bbb) andere Fahrzeugkombinationen mit vier Achsen 35,2 t

ccc) Fahrzeugkombinationen mit mehr als vier Achsen 41,8 t".

Begründung:

Die Dreizehnte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 16.07.1986 (BGBl. I S. 1019) hat Änderungen gebracht, die sich auch auf das Erlaubnisverfahren im Großraum- und Schwerverkehr auswirken. Das gilt vor allem für die Erhöhung der Achslasten und der Gesamtgewichte. Diese Erhöhungen gehen zum Teil über die Werte hinaus, die früher im Rahmen der sogenannten 110 %-Regelung als Obergrenze für ein vereinfachtes Erlaubnisverfahren - also ohne Anhörung bzw. bei flächendeckenden Dauererlaubnissen - galten. Außerdem differenziert die Neufassung von § 34 StVZO bei Achslasten und Gesamtgewichte weit stärker als die alte Fassung. Die allgemeine Verwaltungsvorschrift muß dieser Neuregelung angepaßt werden.

Die bisher durch die 110 %-Regelung zugestandenen Vergünstigungen sind durch die StVZO-Änderung weitgehend gesetzlich festgeschrieben worden. Es erscheint deshalb nicht gerechtfertigt, auf der Basis der neuen weitgehend höheren Werte erneut eine 110 %-Regelung einzuführen. Die neuen StVZO-Werte müssen vielmehr - nicht zuletzt aus Gründen der Tragfähigkeit von Straßen und Brücken - als Fixwerte angesehen werden. Es ist deshalb grundsätzlich ein Anhörungs- und Erlaubnisverfahren erforderlich, wenn die neuen StVZO-Werte nicht eingehalten werden können. Soweit die StVZO-Änderung allerdings keine oder nur eine geringe Erhöhung gebracht hat, wird der Besitzstand auf der Basis der alten 110 %-Regelung festgeschrieben. Gleichzeitig wird V 4, Buchstaben d und e VwV StVO zu § 29 Abs. 3 den Definitionen in § 3 Abs. 3 StVZO angepaßt.

P 4. Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe c (Zu § 29 zu Absatz 3)

In Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe c sind in Nummer V 5a in dem anzufügenden Text (Satz 4) die Worte
"wenn durch eine Bescheinigung der für den Versandort zuständigen Güterabfertigung nachgewiesen wird"
durch die Worte
"wenn sich aus einer Bescheinigung der für den Versandort zuständigen Güterabfertigung ergibt"
zu ersetzen.

Begründung:
Klarstellung des Gewollten.

VP 5. Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe c_1 (Zu § 29 zu Absatz 3)

In Artikel 1 Nr. 11 ist nach Buchstabe c folgender Buchstabe c_1 einzufügen:

'c_1) Nummer VI 3 wird wie folgt geändert:

a) Vor Absatz 1 wird folgender Absatz eingefügt:

"Von der Fahrzeitbeschränkung nach Nummer VI 2 Buchstabe a Satz 2 kann abgesehen werden, wenn Last- oder Leerfahrten mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen durchgeführt werden, die ausweislich ihrer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO 80 km/h fahren dürfen, sofern sie folgende Abmessungen nicht überschreiten:

- Höhe über alles	4,00 m
- Breite über alles	3,00 m
- Länge über alles	
bei Einzelfahrzeugen (ausgenommen Sattelanhänger)	15,00 m
bei Sattelkraftfahrzeugen	19,00 m
bei Zügen	22,00 m."

b) Die bisherigen Absätze 1 und 2 werden Absätze 2 und 3; Absatz 2 (neu) beginnt eingangs mit den Worten:

"Von der Fahrzeitbeschränkung nach Nummer VI 2 kann ferner abgesehen werden, wenn ..... weiter wie bisherige Fassung."'

Begründung:

Bei Schwertransportfahrzeugen ist aufgrund der Motorleistung moderner Zugfahrzeuge im Rahmen der angegebenen Maße auch zu Verkehrsspitzenzeiten keine nennenswerte Verkehrsbehinderung zu erwarten.

VP 6. Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe d_1 (Zu § 29 zu Absatz 3)

In Artikel 1 Nr. 11 ist nach Buchstabe d folgender Buchstabe d_1 einzufügen:

'd_1) In Nummer VIII 2f wird die Gewichtsangabe
"45,0 t"
durch die Gewichtsangabe
"48,0 t"
ersetzt.'

Begründung:

Moderne 4-achsige Autokrane werden in drei Rüstzuständen mit 42 t, 45 t und 48 t zulässigem Gesamtgewicht geliefert. Bis auf das zulässige Gesamtgewicht sind die Fahrzeuge baugleich. Lediglich die Autokrane mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 48 t unterliegen entsprechend IV 1 und IV 2a Fahrtzeitbeschränkungen, die einen sinnvollen Einsatz dieser Krane unmöglich machen.

Es kann jedoch nicht im Sinne der Bestimmungen des IV 1 und IV 2a liegen, wenn derartige Krane durch Abbau von Teilen - Reduktion auf den Rüstzustand 45 t - dennoch fahren dürfen und zusätzlich ein Lkw zum Transport der demontierten Teile eingesetzt werden muß.

Durch diese Maßnahme wird, gerade in Verkehrsspitzenzeiten, das Verkehrsaufkommen durch den zusätzlichen Einsatz des Lkw unnötig vergrößert.

Eine Auswirkung auf den Verkehrsfluß ist durch die Teilnahme von Autokranen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 48 t auch in Verkehrsspitzenzeiten nicht zu befürchten.

VP 7. Artikel 1 Nr. 12 (Zu § 30 zu Absatz 3)

In Artikel 1 ist Nummer 12 zu streichen.

Begründung:

Die Regelungen der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO "Zu § 30 zu Abs. 3" Nummer I haben sich in der Vergangenheit als sinnvoll erwiesen und sind keineswegs entbehrlich.

VP 8. Artikel 1 Nr. 21 (Zu § 41, zu den Zeichen 209 bis 214)

In Artikel 1 ist Nummer 21 wie folgt zu fassen:

'21. "Zu den Zeichen 209 bis 214" wird wie folgt geändert:

a) In Nummer I wird folgender Satz angefügt:

"Sie können ..... weiter wie Regierungsvorlage."

b) Nach Nummer V wird folgende Nummer VA eingefügt:

"VA. Die Zeichen "Geradeaus" und "Geradeaus und links" dürfen vor Einmündungen bzw. Kreuzungen nur aufgestellt werden, wenn dort eine Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen besteht."'

Begründung:

An Einmündungen und Kreuzungen mit Vorfahrt "Rechts vor Links" hat das Zeichen "Geradeaus" Aufforderungscharakter, sich in dieser Richtung weiterzubewegen und kann unter Umständen verhaltensbestimmender sein als die Forderung, Vorfahrt zu gewähren. An diesen Einmündungen bzw. Kreuzungen kann es daher nicht bei der allgemeinen Vorfahrtregelung nach § 8 Abs. 1 Satz 1 StVO bleiben.

VP 9. Artikel 1 Nr. 22, Nummer III (Zu § 41, zu den Zeichen 224 und 226)

In Artikel 1 Nr. 22 sind in Nummer III die Zitate
"§ 23" und "§ 32"
zu streichen.

Begründung:

BOStrab und BOKraft sind neu erlassen worden.

10. Artikel 1 Nr. 24a (Zu § 41, zu den Zeichen 242 und 243)

In Artikel 1 ist nach Nummer 24 folgende Nummer 24a einzufügen:

'24a. Nach den Ausführungen "Zu Zeichen 241" wird eingefügt:

"Zu den Zeichen 242 (Beginn eines Fußgängerbereichs) und 243 (Ende eines Fußgängerbereichs)

I Die Zeichen sind 1.000 mm hoch und 1.000 mm breit, ausnahmsweise 750 mm hoch und 750 mm breit.

II Die Zeichen können innerhalb geschlossener Ortschaften für Bereiche aufgestellt werden, die Fußgängern vorbehalten bleiben sollen. Fahrzeugverkehr soll nur ausnahmsweise zugelassen werden, insbesondere als Anlieger- und Anlieferverkehr."'

Begründung:

Für die neu einzuführenden Zeichen 242 und 243 (Beginn und Ende eines Fußgängerbereichs) sind insbesondere die Abmessungen festzulegen. Die Maße 1.000 mm x 1.000 mm entsprechen denen der bereits in der StVO enthaltenen Zonenschilder (Zeichen 270, 290, 292).

Fußgängerbereiche werden aber oftmals in engen Altstadtbezirken und historischen Stadtkernen eingerichtet. Zeichen von 1.000 mm x 1.000 mm Größe können dort oft aus Platzgründen nicht angebracht werden. Außerdem besteht häufig aus gestalterischen Gründen ein Interesse, auch kleinere Zeichen verwenden zu können. Es sollte deshalb auch ein kleineres Zeichen (750 mm x 750 mm) zugelassen werden. Diese Maße entsprechen in der Breite den Standardausführungen von Zusatzschildern.

Abschnitt II erläutert, wann Zonenschilder für Fußgängerbereiche aufgestellt und unter welchen Voraussetzungen Ausnahmen zugelassen werden können.

VP 11. Artikel 1 Nr. 42 (Zu § 42, zu Zeichen 315)

In Artikel 1 Nr. 42 ist die Nummer III wie folgt zu fassen:

"III. III Satz 1 und 2 zu Nummer 7 vor Zeichen 299 gilt auch hier."

Begründung:

Die sinnvollen Regelungen des Satzes 1 in Nummer III "Zu Nummer 7 Parkflächenmarkierungen vor Zeichen 299" über das Zulassen des Parkens auf Gehwegen durch Parkflächenmarkierungen sollten insgesamt auch für das Zulassen des Parkens auf Gehwegen durch die Anordnung von Zeichen 315 gelten.

VP 12. Artikel 1 Nr. 49 (Zu § 42, zu Zeichen 350)

In Artikel 1 ist Nummer 49 wie folgt zu fassen:

'49. Die Ausführungen "Zu Zeichen 350" werden wie folgt geändert:

a) Nummer II erhält folgende Fassung:

"II. Vgl. III 14a ff. zu den §§ 39 bis 43 und V 2 zu § 26."

b) Folgende Nummer III wird angefügt:

"III. Das Zeichen muß mindestens voll retroreflektierend ausgeführt sein." ' (wie Regierungsvorlage)

Begründung:

Folge der Änderung in Artikel 1 Nr. 9 der Regierungsvorlage.

13. Artikel 1 Nr. 52, Nummer III 3 (Zu § 42, zu Zeichen 386)

In Artikel 1 Nr. 52 ist in Nummer III 3 der Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Nach der Vorlage des Bundesministers für Verkehr zur VwV zu Zeichen 386 dürfen bei der Kennzeichnung von Touristikstraßen Pfeile nicht eingesetzt werden. Diese Regelung wurde vorgesehen, weil die Ausschilderung von Touristikstraßen keine wegweisende Funktion haben soll. Um die Zahl solcher Schilder aber möglichst gering zu halten, sollten Pfeile nicht völlig ausgeschlossen werden, denn bei der Abzweigung einer Touristikstraße könnte etwa auf eine Wiederholung der Beschilderung im Zuge der neuen Straße verzichtet werden, wenn vor der Abzweigung ein Pfeil die Richtung weist. Damit erhält das Zeichen 386 noch keine wegweisende Funktion. Einschränkende Regelungen zur Verwendung von Pfeilen bei der Kennzeichnung von Touristikstraßen sollten Richtlinien zu Zeichen 386 vorbehalten bleiben.