

Ausgeliefert am 12. SEP. 1989

Bundesrat

Drucksache 291/1/89

12.09.89

VP - Fz - In - U

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

Zehnten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Punkt der 604. Sitzung des Bundesrates am 22. September 1989

A

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

U 1. *) Artikel 1 Nr. 1 (§ 3 Abs. 3) und Artikel 1 Nr. 2 (§ 42 Abs. 2)

bei Annahme
entfällt
Ziffer 2

a) In Artikel 1 ist Nummer 1 wie folgt zu fassen:

'1. § 3 Abs. 3 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:

"1. innerhalb geschlossener Ortschaften für alle
Kraftfahrzeuge 30 km/h,
auf Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) 50 km/h,"

Begründung zu a:

Die Änderung greift im wesentlichen den als Alternative verworfenen Vorschlag
des Deutschen Städtetages auf, generell die Innerortsgeschwindigkeit von

*) Hinweis: Bei Annahme dieser Änderung entfallen die Änderungsempfehlungen 2 bis 8
in Drucksache 292/1/89 (VwV-StVO)

29/1/89

(noch Ziffer 1)

50 km/h auf 30 km/h herabzusetzen und ein Hauptverkehrsstraßennetz davon auszunehmen. Mit dieser Lösung setzt sich die Regierungsvorlage unzulänglich auseinander. Insbesondere die Gegenvorstellungen des Deutschen Städtetages zur Ablehnung der Alternative der Verordnung in Nr. 1. 4. der amtlichen Begründung haben demgegenüber Gewicht. Der Deutsche Städtetag hat dazu folgendes ausgeführt:

- Der Vorschlag einer generellen Absenkung der Innerortsgeschwindigkeit abseits des Hauptstraßennetzes beruht keineswegs auf einem in seinen Auswirkungen unbekannten Konzept. Eine Reihe von Mitgliedstädten hat vielmehr auf der Grundlage der Zonengeschwindigkeits-Verordnung an solchen Konzepten planerisch gearbeitet und haben gerade im Hinblick auf die erwarteten Auswirkungen dieses Konzepts die Forderung nach einer generellen Regelung in der StVO, die über die Einzelfallregelung von Tempo 30-Inseln hinausgeht, erfordert.
- Der Vorschlag des Deutschen Städtetages zielt gerade darauf ab, nicht nur reine Wohngebiete, sondern alle Gebiete mit Wohnnutzung in die 30er-Bereiche mit einbeziehen. Die Problematik einer richtigen Einordnung von Industrie- und Gewerbegebieten ist uns bekannt. Wir halten jedoch gerade nach der in dem letzten halben Jahr geführten intensiven Diskussion das von uns vorgeschlagene gestufte innerörtliche Geschwindigkeitskonzept für flexibel genug, um auch diese Gebiete richtig einordnen zu können.
- Die Einbeziehung aller Gebiete abseits des Hauptstraßen-/Vorfahrtstraßennetzes würde nach unserer Auffassung den "Schutzgedanken zugunsten der Wohngebiete" keineswegs vernachlässigen. Wir gehen vielmehr gerade davon aus, daß durch eine solche allgemeine Regelung das Fahrverhalten abseits des Hauptstraßennetzes insgesamt verhaltener und gleichmäßiger würde; die Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer würde sich daher aufgrund der leichten kalkulierbaren Fahrweisen verbessern.
- Gerade weil nach dem Vorschlag des Deutschen Städtetages ca. 80 - 90 % der Fahrleistungen auf den Verkehrsstraßen des Vorbehaltsnetzes stattfinden werden, auf dem als Regelgeschwindigkeit Tempo 50 gelten soll, gehen wir davon aus, daß der Kraftfahrer abseits dieses Vorbehaltsnetzes die noch verbleibenden 10 - 20 % der Fahrleistungen ohne große Akzeptanzprobleme mit Tempo 30 bewältigen wird. Der Vorschlag des Deutschen Städtetages stellt auch das Regel-Ausnahme-Verhältnis nicht "auf den Kopf", weil die Straßenverkehrsordnung mit ihren Regeln nicht an die Verkehrsleistung, sondern an den konkreten Verkehrsraum anknüpft. Da nach dem Vorschlag des Deutschen Städtetages etwa 2/3 der jeweiligen innerörtlichen Straßennetze der Tempo 30-Regelung unterfallen würden, entspräche die Absenkung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit in § 3 Abs. 3 Ziff. 1 StVO dem Regel-Ausnahme-Verhältnis.
- Der Schilderbedarf bei der sog. Zonen-Lösung ist auf jeden Fall größer als der bei Umsetzung des Vorschlags des DST. Danach soll abseits des Vorfahrtstraßennetzes ohne zusätzliche Beschilderung Tempo 30 gelten, und

(noch Ziffer 1)

zwar unter gleichzeitiger Geltung der Vorfahrtsregel Rechts-vor-Links und weitgehender Aufgabe des Gehweg-Parkens. Dagegen entfällt nach dem Vorschlag des Deutschen Städtetages eine zusätzliche Ausschilderung des Vorbehaltsnetzes deshalb, weil eine Verknüpfung des Vorfahrtzeichens 306 StVO mit der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h angestrebt wird. Die hierzu erneut vorgetragenen Bedenken wegen internationaler Bindungen halten wir für nicht stichhaltig.

- Die planerische Ermittlung und Festlegung des sog. Vorbehaltsnetzes in den Städten ist nach unserer Einschätzung der Situation in den Städten innerhalb von 1 1/2 Jahren möglich. Eine am Vorschlag des DST orientierte Regelung in der StVO, die im Sommer d. J. beschlossen würde, könnte somit zum 1. Januar 1991 wirksam werden. Der Übergangszeitraum wäre sowohl zur Festlegung der Vorbehaltsnetze, als auch zur Vorbereitung der ergänzenden Verkehrsregelnden und ergänzenden baulichen Maßnahmen in den 30er-Bereichen und - nicht zuletzt - zur Vorbereitung der bundesweiten Aufklärungskampagne für diese grundlegende Änderung der StVO zu nutzen.

Diesen Erwägungen und denen, auf die Bezug genommen wird, trägt die Änderung weitestgehend Rechnung. Sie gibt daher der in der Begründung der Regierungsvorlage verworfenen Alternative zur Erreichung des unbestrittenen Ziels einer Reduzierung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten den Vorzug. Lediglich der Übergangszeitraum bis zum 1. Januar 1991 wird nicht für erforderlich gehalten, so daß die Verordnung am 1. Januar 1990, wie in Artikel 3 vorgesehen, in Kraft treten kann.

b) In Artikel 1 ist Nummer 2 wie folgt zu fassen:

'2. In § 42 Abs. 2 wird nach Satz 6 folgender Satz eingefügt:

"Innerhalb geschlossener Ortschaften läßt es die Geschwindigkeit von 50 km/h (§ 3 Abs. 3 Nr. 1) zu." '

Begründung zu b:

Obwohl von der Ortstafel (Zeichen 310) an die für den Verkehr innerhalb geschlossener Ortschaften bestehenden Vorschriften und damit

29/1/89

(noch Ziffer 1)

auch § 3 Abs. 3 Nr. 1 (neu) gelten, sollte bei Zeichen 306 die neben dem Vorrang von ihm ausgehende Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften für Kraftfahrzeuge aufgenommen werden. Die Ergänzung ist sachgerecht und nicht systemwidrig, weil auch sonst korrespondierende Vorschriften Verweisungen enthalten (z.B. Zeichen 206 auf Zeichen 294).

VP
In 2. Artikel 1 Nr. 2 (§ 45 Abs. 1b)

entfällt
bei Annahme Artikel 1 Nr. 2 ist wie folgt zu fassen:

von
Ziff.1 '2. In § 45 wird Absatz 1b wie folgt geändert:

a) Satz 1 Nr. 3 wird wie folgt gefaßt:

"3. zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen und geschwindigkeitsbeschränkten Zonen,";

b) Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

"Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Parkmöglichkeiten für Anwohner, die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen, geschwindigkeitsbeschränkten Zonen und Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einvernehmen mit der Gemeinde an."

Begründung:

Die bestehende Ermächtigungsgrundlage für die Einrichtung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen (§ 45 Abs. 1b Nr. 3 StVO) wird erweitert um die Ermächtigung zur Einrichtung geschwindigkeitsbeschränkter Zonen. Der Verordnungstext wird von Detailregelungen und Absichtserklärungen entfrachtet. Die Kriterien für die Einrichtung von geschwindigkeitsbeschränkten Zonen sollten - wie bisher schon die Kriterien für die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen - in der Verwaltungsvorschrift geregelt werden.

VP
In

3. Artikel 1 vor Nummer 1 (§ 13 Abs. 2) *)

In Artikel 1 ist vor Nummer 1 folgende Nummer 0₁ einzufügen:

'01. § 13 Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Wird im Bereich eines eingeschränkten Haltverbots für eine Zone (Zeichen 290 und 292) oder beim Zeichen 314 oder 315 durch ein Zusatzschild die Benutzung einer Parkscheibe (Bild 291) vorgeschrieben, so ist das Halten nur erlaubt,

1. für die Zeit, die auf dem Zusatzschild angegeben ist, und
2. wenn das Fahrzeug eine von außen gut lesbare Parkscheibe hat und wenn der Zeiger der Scheibe auf den Strich der halben Stunde eingestellt ist, die dem Zeitpunkt des Anhaltens folgt.

Wo in dem eingeschränkten Haltverbot für eine Zone Parkuhren oder Parkscheinautomaten aufgestellt sind, gelten deren Anordnungen. Im übrigen bleiben die Halt- und Parkverbote des § 12 unberührt."

Begründung:

Die Verhaltensvorschriften des § 13 Abs. 2 werden der neuen Bedeutung der Zeichen 290, 292 angepaßt. Dabei wird, in Übereinstimmung mit der Bedeutung des Zeichens 290 als eingeschränktes Haltverbot, künftig nicht mehr das "Parken", sondern das "Halten" geregelt. Gegenüber der bisherigen Rechtslage bringt dies keine Einschränkung der Möglichkeiten des ruhenden Verkehrs, weil das eingeschränkte Haltverbot nunmehr - zusätzlich zum zweckgebundenen Halten zum Ein- oder Aussteigen bzw. Be- oder Entladen - auch ein nicht zweckgebundenes Halten bis zu drei Minuten zuläßt.

*) Hinweis:

Es besteht ein Zusammenhang der Ziffern 3 bis 9.

VP
In

4. Artikel 1 nach Nummer 1 (§ 41 Abs. 2 Satz 6)

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

'1a. In § 41 Abs. 2 Satz 6 wird in der Klammer nach der
Zeichennummer
"286"
die Zeichennummer
", 290"
eingefügt.'

Begründung:

Zusatzschilder zu Vorschriftzeichen enthalten nur allgemeine Beschränkungen der Gebote oder Verbote oder allgemeine Ausnahmen von ihnen (§ 41 Abs. 2 Satz 5). Nur besondere Zusatzschilder können etwas anderes bestimmen (§ 41 Abs. 2 Satz 6). Um eine Regelung zu ermöglichen, die durch Zusatzschild zu Zeichen 290 die Benutzung einer Parkscheibe vorschreibt oder das Parken nur in dafür gekennzeichneten Flächen zuläßt, muß das Zeichen 290 in die Klammer in § 41 Abs. 2 Satz 6 aufgenommen werden.

VP
In

5. Artikel 1 nach Nummer 1a (§ 41 Abs. 2 Nr. 8)

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

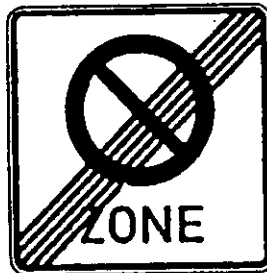
'1b. In § 41 Abs. 2 Nr. 8 (Haltverbote) werden die Zeichen 290 und 292 nebst Erläuterungen durch nachfolgende Zeichen 290 und 292 nebst Erläuterungen ersetzt:

• Zeichen 290



**eingeschränktes
Haltverbot für eine Zone**

• Zeichen 292



**Ende eines eingeschränkten
Haltverbotes für eine Zone**

29.11.89

(noch Ziffer 5)

Begründung:

Durch die Neufassung der Vorschriften über das Zonenhaltverbot soll erreicht werden, daß die Verkehrsbehörden, insbesondere die Kommunen, den ruhenden Verkehr flexibler und mit deutlich weniger Verkehrszeichen regeln können. Damit wird auch der Forderung entsprochen, gerade zentrale Bereiche mit besonders schützenswerter städtebaulicher Substanz von Verkehrszeichen möglichst freizuhalten. Zugleich wird die Bedeutung des Zonenhaltverbots im Sinne der auf der Ebene der Europäischen Verkehrsministerkonferenz vereinbarten Regelung festgelegt.

Die Zeichen 290 und 292 erhalten die Bedeutung eines eingeschränkten Haltverbots, das materiell dem Zeichen 286 entspricht, jedoch für eine Zone angeordnet werden kann.

VP
In

6. Artikel 1 nach Nummer 1b (§ 41 Abs. 2 Nr. 8)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1b folgende Nummer 1c einzufügen:

'1c. In § 41 Abs. 2 Nr. 8 wird im letzten Absatz nach den Erläuterungen zu den Zeichen 290 und 292 folgender Satz angefügt:

"Durch ein Zusatzschild kann die Benutzung einer Parkscheibe vorgeschrieben oder das Parken in dafür gekennzeichneten Flächen zugelassen werden."

Begründung:

Zwar kann das eingeschränkte Haltverbot für eine Zone auch ohne zusätzliche Regelungen angeordnet werden. Es muß aber die Möglichkeit gegeben sein, die Benutzung einer Parkscheibe vorzuschreiben oder das Parken auf dafür gekennzeichnete Flächen zu beschränken. Dies soll, in Übereinstimmung mit der CEMT-Vereinbarung, durch Zusatzschild geschehen.

291/11/83

VP
In

7. Artikel 1 nach Nummer 1c (§ 41 Abs. 3 Nr. 9)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1c folgende Nummer 1d einzufügen:

'1d. In § 41 Abs. 3 Nr. 9 wird folgender Satz angefügt:

"In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (§ 45 Abs. 1c Satz 5)*) können Fahrbahnbegrenzungen auch mit anderen Mitteln, wie z.B. durch Pflasterlinien, ausgeführt werden."

Begründung:

In städtebaulich besonders gestalteten zentralen Bereichen vor allem kleinerer und mittlerer Städte besteht häufig die Notwendigkeit, die Fläche der Fahrbahn durch eine Fahrbahnbegrenzung zu verdeutlichen. Sind die Voraussetzungen eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs gegeben, so sollen dazu aus städtebaulichen Gründen neben durchgehenden Linien oder Markierungsknopfreihen auch andere Mittel verwendet werden können. Aber auch diese Mittel müssen geeignet sein, den Fahrbahnverlauf für die Verkehrsteilnehmer deutlich zu machen.

*) Bei Annahme von Ziffer 2 muß der Klammerhinweis angepaßt werden.

VP
In

8. Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a (§ 45 Abs. 1c) *)

In Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a ist in § 45 Abs. 1c folgender Satz anzufügen:

"In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden."

Begründung:

Für die Verkehrsberuhigung zentraler Bereiche vor allem in kleineren und mittleren Städten soll die Kombination von Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen mit Zonenhaltverboten ermöglicht werden. In solchen Bereichen kommt die Einrichtung von Fußgängerzonen (Zeichen 242, 243) oder von Mischverkehrsbereichen (verkehrsberuhigte Bereiche, Zeichen 325, 326) häufig nicht in Betracht; gleichwohl ist eine Beruhigung des Verkehrs durch eine Zonengeschwindigkeitsbeschränkung und eine mit möglichst einfachen Mitteln zu erreichende Regelung des ruhenden Verkehrs notwendig.

Für solche Bereiche mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion sind Zonengeschwindigkeiten von 30 km/h häufig zu hoch. Den Verkehrsbehörden soll die Möglichkeit gegeben werden, in solchen Bereichen die Zonengeschwindigkeit auch niedriger anzusetzen.

*) Hinweis:

Bei Annahme von Ziffer 2 ist dieser Satz als neuer Absatz 1b₁ in § 45 einzufügen.

291/1/89

VP
In

9. Artikel 1 nach Nummer 2 (§ 54 Abs. 7 - neu -)

In Artikel 1 ist nach Nummer 2 folgende Nummer 3 anzufügen:

'3. In § 54 wird nach Absatz 6 folgender Absatz 7 angefügt:

"(7) Die bisherigen Zeichen 290 und 292 behalten die Bedeutung, die sie nach der vor dem 1. Januar 1990 geltenden Fassung der Straßenverkehrs-Ordnung hatten, bis längstens zum 31. Dezember 1999."

Begründung:

Übergangsregelung für das bisherige Zeichen 290.

B

10. Der **Finanzausschuß**

empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

C

Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP)** und der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In)** empfehlen dem Bundesrat ferner die Annahme nachstehender Entschlüsse:

VP
In

11. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Verfahren betreffend die Zehnte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung zu prüfen, ob ein finanzielles Förderungsprogramm des Bundes für Gemeinden einschließlich der Stadtstaaten einzurichten ist.

Begründung: (gegenüber dem Plenum)

Die Gemeinden und Stadtstaaten werden in der Regel von der Ermächtigung zur Anordnung von geschwindigkeitsbeschränkten Zonen nur Gebrauch machen können, wenn sich diese Anordnung auf alle in der Verordnung genannten Gründe stützt (vgl. Ziffer 2 der Vorlage der Bundesregierung und Begründung zur Neufassung von § 45 StVO).

Diese Regelung ist zwar vor dem Hintergrund der mit der Zonengeschwindigkeits-Verordnung vom 19.02.1985 gemachten Versuche sachgerecht, wird aber - abgesehen von kostenintensiven Planungen - dazu führen, daß für die Gemeinden und die Stadtstaaten über die Kosten für Beschilderung hinaus weitere Kosten in erheblichem Umfang entstehen (z.B. für die bauliche Gestaltung der Einfahrtbereiche in Tempo-30-Zonen, Fahrbahnverschwenkungen, "Baumnasen", Zonen für den ruhenden Verkehr - Schrägparken -, Einbauten zur Sicherung problematischer Kreuzungsbereiche etc.).

Die Entscheidung, ob und in welchem Umfang Gemeinden und Stadtstaaten von der eingeräumten Regelungsbefugnis Gebrauch machen, wird deshalb maßgeblich auch von ihrer Haushaltslage abhängig sein.

Um insoweit möglichst gleichmäßige Voraussetzungen für die Festsetzung geschwindigkeitsbeschränkter Zonen zu schaffen und dem Interesse an einer möglichst umfassenden und zügigen Inanspruchnahme der nunmehr bestehenden Ermächtigung durch die Gemeinden und Stadtstaaten Rechnung zu tragen, ist ein gezieltes finanzielles Förderungsprogramm des Bundes unabdingbar.

29/1/83

- VP 12. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung ferner, eine Verkehrssicherheitskampagne mit dem Ziel einzuleiten, die mit der Änderungsverordnung angestrebte Verbesserung der Verkehrssicherheit in bewohnten Gebieten den Verkehrsteilnehmern, insbesondere den Kraftfahrern, zu vermitteln.
- VP 13. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, nach vollständiger Abstimmung mit den Ländern die Knotenpunktnumerierung auf Autobahnen noch in dieser Legislaturperiode in die StVO einzuführen.