

12.09.89

VP - Fz - In - U

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der
Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
(VwV-StVO)

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

A

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
In

1. Artikel 1 Nr. 1a - neu - (§ 41 Abs. 3 Nr. 9)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1 folgende Nummer 1a einzu-
fügen:

'1a. In den Ausführungen zu § 41 Abs. 3 Nr. 9 Markie-
rungsknopfreiheit wird

- a) in der Überschrift das Wort
"Markierungsknopfreiheit"
gestrichen
und

Ausgeliefert am 12. SEP. 1989

(noch Ziffer 1)

b) folgender Satz angefügt:

"Pflasterlinien zur Fahrbahnbegrenzung in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen müssen ausreichend breit, in der Regel mindestens 10 cm sein, und einen deutlichen Kontrast zur Fahrbahn aufweisen."

Begründung:

Die Vorschrift gibt Hinweise, wie die in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen zugelassenen anderen Mittel zur Fahrbahnbegrenzung (§ 41 Abs. 3 Nr. 9 StVO) ausgeführt sein müssen.

Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b (Abschnitt X Buchstabe a)

In Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b ist in Abschnitt X der Buchstabe a wie folgt zu fassen:

VP
In

2. "a) Die Anordnung von Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen soll auf der Grundlage einer [flächenhaften] Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, wenn die verkehrlichen Verhältnisse dies erfordern. Bei der Planung bzw. Anordnung sind insbesondere die Belange der Verkehrssicherheit, des Schutzes der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, des Wohnumfeldes, der geordneten städtebaulichen Entwicklung, der Wirtschaft, des Handels und des Gewerbes,

In
bei Annahme
entfällt
Ziff.4

3. des Rettungswesens, des Katastrophenschutzes und der Feuerwehr, der Stadtreinigung und des öffentlichen Personennahverkehrs zu berücksichtigen.

VP
entfällt
bei Annahme
von Ziff.3

4. der Rettungsdienste, der Stadtreinigung und des öffentlichen Personennahverkehrs zu berücksichtigen.

- VP
In
5. Dabei sind auch die Straßen einzubeziehen, die aufgrund ihrer städtebaulichen Nutzung und Verkehrsbedeutung überwiegend der Erschließung dienen und trotzdem mit Geschwindigkeiten befahren werden, die deutlich über 30 km/h liegen.
- VP
In
6. Auf die Erhaltung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes, das den überörtlichen und innerstädtischen Durchgangsverkehr sowie den Linienverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel aufnehmen kann, ist zu achten.
- VP
In
7. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen für Wohngebiete und - insbesondere bei hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte und hohem Querungsbedarf - für andere Gebiete in Betracht."

Begründung:

In der neuen Verwaltungsvorschrift ist für jede Anordnung von Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen eine Verkehrsplanung der Gemeinde vorgesehen. Eine solche Planung ist nicht in allen Fällen erforderlich. Zu denken ist etwa an Geschwindigkeitsbeschränkungen für einzelne, nicht sehr umfangreiche Wohngebiete oder an Maßnahmen in kleineren, überschaubaren Gemeinden. Die Vorschrift muß deshalb relativiert werden. Die in der Verwaltungsvorschrift genannten öffentlichen Belange müssen dann allerdings im Rahmen der Anordnung selber berücksichtigt werden.

Die geordnete städtebauliche Entwicklung wird bei der Ermächtigung der Straßenverkehrsbehörden im neuen § 45 Abs. 1c StVO in der Fassung der Regierungsvorlage ausdrücklich erwähnt. Es könnte zu Mißverständnissen führen, wenn sie bei der Aufzählung der öffentlichen Belange, die nach der Verwaltungsvorschrift bei der Planung und Anordnung von Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen zu beachten sind, nicht genannt würde.

Der neue § 45 Abs. 1c StVO in der Fassung der Regierungsvorlage stellt heraus, daß Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen "insbesondere in Wohngebieten" angeordnet werden können. Damit knüpft die Verordnung an Definitionen der Baunutzungsverordnung an. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen wurden aber zur Verkehrsberuhigung bisher schon mit gutem Erfolg auch in anderen Gebieten eingesetzt. Das gilt insbesondere für alte Siedlungskerne oder für Sanierungsgebiete. Es muß klargestellt werden, daß dies auch in Zukunft möglich ist. Zum einen darf nämlich die Rechtsgrundlage für bestehende Zonen nicht zweifelhaft sein; zum anderen soll dieses Instrument der Verkehrsberuhigung nicht zu stark auf Wohngebiete beschränkt werden. Die Klarstellung ist sinnvollerweise in der Verwaltungsvorschrift vorzunehmen.

(noch Ziffern 2 bis 7)

Mit der Ergänzung in Satz 1 ('"flächenhaften" Verkehrsplanung') und der Fassung der Sätze 3 und 4 soll erreicht werden, daß bei der erforderlichen Verkehrsplanung auch die Straßen mit einbezogen werden, die überwiegend der Erschließung dienen und für die schon aufgrund von § 1 StVO eine wesentlich unter 50 km/h liegende Geschwindigkeit geboten wäre. Auch für diese Art von Straßen soll eine Zonenbeschränkung angeordnet werden können.

nur In

Hinsichtlich der Ersetzung der Worte "der Rettungsdienste" durch die Worte "des Rettungswesens, des Katastrophenschutzes und der Feuerwehr" handelt es sich um eine notwendige Ergänzung, da nicht nur die Belange des Rettungsdienstes im engeren Sinne, sondern auch des Rettungswesens insgesamt, des Katastrophenschutzes und der Feuerwehr zu berücksichtigen sind.

VP
In

8. Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b (Abschnitt X)

In Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b ist in Abschnitt X

a) der Buchstabe b zu streichen
und sind

b) folgende neue Buchstaben b bis d einzufügen:

"b) Es soll ein möglichst flächenhaftes Konzept für die Anwendung der Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen angestrebt werden, damit Erschließungsstraßen von den Verkehrsteilnehmern nach einheitlichem Maßstab als Gebiete mit besonderer Geschwindigkeitsbegrenzung erkennbar sind. [Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen kommen für Wohngebiete und - insbesondere bei hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte und hohem Querungsbedarf - für andere Gebiete in Betracht.]

[nur VP]

c) Eine zweckmäßige Abgrenzung von Gebieten mit Zonengeschwindigkeitsbeschränkung ergibt sich zunächst durch die Festlegung des Netzes derjenigen Hauptverkehrsstraßen, die nicht in die Beschränkung einbezogen werden können. Innerhalb der Zonen soll im Interesse der Erkennbarkeit auf die Ausweisung von vorfahrtberechtigten Straßen verzichtet werden. Der Charakter der geschwindigkeitsbeschränkten Zonen kann durch ortsfeste oder mobile bauliche Elemente oder durch Beeinflussung des ruhenden Verkehrs (z.B. Abbau des Gehwegparkens, Schräg- oder Senkrecht-Parkstände) unterstützt werden. Dies ist insbesondere nötig für Zonen, in deren Straßen keine ausgeprägte Einheitlichkeit der Straßenbreiten sowie Art und Dichte der Bebauung und Nutzung besteht, die aber verkehrlich eine Einheit bilden. Bei großen Zonen soll die Wiederholung typischer baulicher Elemente die Kennzeichnung als Zone unterstützen.

292/11/89

(noch Ziffer 8)

Die Zonen sollen nicht zu klein gewählt werden und nicht ohne erkennbaren Wechsel ihrer maßgeblichen Merkmale aufhören.

- d) Für das Erfordernis flankierender Maßnahmen ist zunächst entscheidend, welche Fahrgeschwindigkeiten vorher angetroffen werden. Sind die Fahrgeschwindigkeiten ohnehin schon relativ gering, so kann auch allein aufgrund einer Zonenbeschilderung mit einer Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gerechnet werden.

Liegen die Geschwindigkeiten bisher überwiegend um 50 km/h oder darüber, reicht eine bloße Zonengeschwindigkeitsbeschilderung in der Regel nicht aus. In diesen Fällen kann eine wesentliche Geschwindigkeitsminderung und befriedigende Einhaltung nur erreicht werden, wenn zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden. Der flankierende Aufwand muß umso größer ausfallen, je größer die Diskrepanz zwischen bisheriger und angestrebter Geschwindigkeit ist. Flankierende verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen sind insbesondere erforderlich auf Straßen mit fahrdynamisch geprägter Trassierung und Gestaltung."

- c) Die Buchstaben c und d werden Buchstaben e und f.

Begründung:

Für den Verwaltungsvollzug sinnvolle Festschreibung der Voraussetzungen für die Einrichtung von geschwindigkeitsbeschränkten Bereichen.

B

9. Der Finanzausschuß

empfiehlt dem Bundesrat, der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift gemäß Artikel 84 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

10. Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

empfiehlt dem Bundesrat, der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift gemäß Artikel 84 Abs. 2 des Grundgesetzes n i c h t zuzustimmen.

C

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit empfiehlt dem Bundesrat die Annahme nachstehender EntschlieÙung:

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung,

- 11.*) die für die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften zur Durchführung erforderlichen ergänzenden verkehrsregelnden und ergänzenden baulichen Maßnahmen in einer Verwaltungsvorschrift baldmöglichst zu regeln, sowie
12. eine Verkehrssicherheitskampagne mit dem Ziel einzuleiten, die angestrebte Absenkung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit in bewohnten Gebieten den Verkehrsteilnehmern zu vermitteln.

*) nur bei Ablehnung der gesamten Verwaltungsvorschrift.