

16.09.91

VP - In - R - U

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

Zwölften Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften

Punkt der 634. Sitzung des Bundesrates am 27. September 1991

A

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 nach Maßgabe folgender Änderungen zuzu-
stimmen:

U

1. Zu Artikel 1 Nr. 1 a - neu - (§ 3 Abs. 1 Nr. 1 StVO)

"Tempo 30"

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

'1 a. § 3 Abs. 3 Nr. 1 erhält folgende Fassung:

"1. innerhalb geschlossener Ortschaften mit Ausnahme der
besonders bestimmten Vorfahrtsstraßen für alle Kraft-
fahrzeuge 30 km/h ",

U 2. Zu Artikel 1 Nr. 1 b - neu - (§ 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe c StVO)

"Tempolimit
120/90"

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

(bei An-
nahme
entfällt
Ziff.10)

'1 b. § 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

"c. für Personenkraftwagen sowie für andere Kraftfahrzeuge
mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 t

- auf Straßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die
durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrich-
tungen getrennt sind, und auf Straßen, die mindestens
zwei durch Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) oder
durch Leitlinien (Zeichen 340) markierte Fahrstreifen
für jede Richtung haben 120 km/h,
- auf anderen Straßen 90 km/h "'.

U 3. Zu Artikel 1 Nr. 3 - neu - (§ 18 Abs. 5 Nr. 4 - neu - StVO)

"Tempolimit
120"

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

(bei An-
nahme
entfällt
Ziff.10)

'3. In § 18 Abs. 5 wird der Punkt am Ende durch ein Komma
ersetzt und folgende Nummer 4 eingefügt:

"4. für Personenkraftwagen sowie für andere Kraftfahrzeuge
mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 t 120 km/h."'

U 4. Zu Artikel 2 a - neu -

"Tempolimit
120"

Nach Artikel 2 ist folgender Artikel 2 a einzufügen:

(bei An-
nahme
entfällt
Ziff.10)

"Artikel 2 a

Die Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Auto-
bahnen und ähnlichen Straßen (Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Ver-
ordnung) vom 21. November 1978 (BGBl. I S. 1824) wird aufgehoben."

U

5. Zu Artikel 3 - neu -

Artikel 3 ist wie folgt zu fassen:

"Artikel 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft. Abweichend hiervon treten in Kraft

1. Artikel 1 Nr. 1 a, Artikel 1 Nr. 1 b hinsichtlich § 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe c, erster Anstrich, Artikel 1 Nr. 3 , Artikel 2 a am 1. Januar 1992.
2. Artikel 1 Nr. 1 b hinsichtlich § 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe c zweiter Anstrich am 1. Januar 1993."

Hinweis: Die Inkrafttretensregelung ist entsprechend der Annahme oder Nichtannahme der Ziffern 1 bis 4 anzupassen.

Begründung (zu Nummern 1 bis 5):

Durch die Regelung wird ein Tempolimit für Personenkraftwagen und andere Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 t auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen sowie Straßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind, und auf Straßen, die mindestens zwei durch Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) oder durch Leitlinien (Zeichen 340) markierte Fahrstreifen für jede Richtung haben (120 km/h; bisher unbegrenzt), eingeführt. Ferner wird ein allgemeines Tempolimit innerorts mit Ausnahmen der besonders bestimmten Vorfahrtsstraßen (30 km/h; bisher 50 km/h) und außerorts für Pkw und Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 t (90 km/h; bisher 100 km/h) eingeführt.

Diese verkehrspolitischen Entscheidungen, die seit Jahren gefordert werden, sind aus Verkehrssicherheits- und Umweltschutzgründen dringend erforderlich, und zwar

- zur Verringerung der in den letzten Jahren auf den genannten Straßen erheblich gestiegenen Zahl tödlich bzw. mit schwerem Personenschaden verlaufenen Unfällen,
- zur Reduzierung der Unfallfolgen,
- zur Verringerung von Verkehrslärm und schädlichen Abgasen,
- zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der genannten Straßen bei homogenerem Verkehrsfluß sowie
- zur Energieeinsparung.

(noch Ziffern 1 bis 5)

Die Änderungen berücksichtigen, daß sich die z. Z. geltende Richtgeschwindigkeit von 130 km/h nach der "Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen" vom 21.11.1978 (BGBI. I S. 1824), die nur eine nicht bußgeldbewehrte Geschwindigkeitsempfehlung enthält, zur Erreichung der genannten Ziele als unwirksam erwiesen hat.

So wird auf Autobahnen - nach einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen vom Herbst 1990 - trotz zunehmender Verkehrsbelastung immer schneller gefahren. Im Herbst 1990 lag die mittlere Geschwindigkeit der Pkw an den Meßstellen bei 130,3 km/h, die 85 %-Geschwindigkeit der Pkw betrug 153,3 km/h und der Anteil Pkw mit Geschwindigkeiten über 130 km/h lag über 48 %; die Lkw fuhren im Mittel 87,3 km/h.

Verfolgt man die Geschwindigkeitsentwicklung bis zum Jahre 1981 zurück und eliminiert dabei die Einflüsse aus der ebenfalls gestiegenen Verkehrsdichte, so ergibt sich nach der vorgenannten Untersuchung für die mittlere Pkw-Geschwindigkeit eine durchschnittliche jährliche Zunahme um gut 1 km/h, bei der 85 %-Geschwindigkeit um 1,2 km/h und für den Anteil Pkw mit Geschwindigkeiten über 130 km/h um 1,7 %.

Auch die Verkehrsunfälle - insbesondere mit Personenschäden bzw. Getöteten - sind auf Autobahnen gestiegen. Betrug dort die Unfälle mit Personenschäden im Jahr 1989 insgesamt 21.151, so stiegen sie im Jahr 1990 auf 24.307 (+ 14,9 %), wobei die Zahl der Getöteten von 778 im Jahr 1989 auf 936 (+ 20,3 %) im Jahr 1990 anstieg (nur alte Bundesländer).

Die Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit ist auch ein geeignetes Mittel, eine Verbesserung der Unfallbilanz zu erreichen. In einer eingehenden Untersuchung "Auswirkungen einer Richtgeschwindigkeit im Vergleich zu einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen" kommt die Bundesanstalt für das Straßenwesen bereits 1977 - bei ungleich günstigerer Ausgangslage hinsichtlich des Geschwindigkeitsniveaus und der Verkehrsbelastung auf Autobahnen - zu folgendem Ergebnis: "Im Unfallgeschehen läßt die Höchstgeschwindigkeit gegenüber der Richtgeschwindigkeit eine Verbesserung der Unfallbilanz erwarten. Unterschiede zeigen sich bei den Unfällen mit Personenschäden und besonders deutlich bei der Anzahl der Schwerverletzten und Getöteten".

Diese Erwartung gilt verstärkt bei der Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

(noch Ziffern 1 bis 5)

Bereits 1985 wurden im Rahmen des Abgas-Großversuchs beachtliche Emissionsminderungspotentiale bei Höchstgeschwindigkeit 120 gegenüber Richtgeschwindigkeit 130 ermittelt. Neueste Untersuchungen für das Jahr 1990 haben nach Angaben des Umweltbundesamtes ergeben, daß auf Bundesautobahnen Schadstoffminderungen bei Höchstgeschwindigkeit 120 gegenüber der jetzigen Richtgeschwindigkeit 130

bei CO	um 21 %
bei HC	um 3 %
bei NO	um 12 % und
bei CO ₂ ^x	um 10 %

erreicht werden (realistische Befolungsquote von 70 % wurde angenommen).

Die Reduzierung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften ist gleichfalls aus Verkehrssicherheits- und Umweltschutzgründen dringend erforderlich. Den Straßenverkehrsbehörden bleibt unbenommen, auf besonders bestimmten Vorfahrtsstraßen und durch verkehrsbehördliche Anordnungen die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu erhöhen (§ 45 Abs. 8 Satz 1 STVO).

Die Inkrafttretensregelungen berücksichtigen die Regelungen des Einigungsvertrages. Sie stellen sicher, daß alle Regelungen im gesamten Bundesgebiet gleichzeitig in Kraft treten. Ferner muß für die notwendige Information der Öffentlichkeit über die einschneidenden Änderungen der generell zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ausreichend Zeit bis zum Inkrafttreten zur Verfügung stehen.

496/1/91

In 6. Zu Artikel 2 Nr. 2 und 3

Artikel 2 ist wie folgt zu ändern:

a) Nummer 2 ist wie folgt zu fassen:

'2. In § 2 Abs. 1 Satz 1 werden
in Nummer 2 am Ende das Wort "oder" durch ein Komma,
in Nummer 3 die Worte "oder 19.3" durch die
Worte ", 10a.1 oder 19.3 oder" ersetzt
sowie folgende Nummer 4 eingefügt:
"4. der Nummern 34.1 oder 34.2".'

b) In Nummer 3 ist folgender Buchstabe c anzufügen:

'c) Nach Nummer 34 werden folgende Nummern ein-
gefügt:

"34.1	mit Gefährdung	§ 37 Abs. 2 Nr. 1 Satz 7, 8, Nr. 2, Abs. 3 Satz 1,2 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 3 Nr. 2	250 Fahrverbot 1 Monat
34.2	bei schon länger als 1 Sekunde an- dauernder Rot- phase eines Wechsellicht- zeichens	§ 37 Abs. 2 Nr. 1 Satz 7, 8, Nr. 2 § 49 Abs. 3 Nr. 2	250 Fahrverbot 1 Monat". '

(noch Ziffer 6)

Begründung:

Zu a:

Änderung wegen Ergänzung durch Nummern 34.1 und 34.2 des Anhangs zu § 1 Abs. 1 BKatV.

Zu b:

Das Rotlicht von Lichtzeichenanlagen wird von einer nicht unerheblichen Zahl von Fahrzeugführern - häufig im Zusammenhang mit überhöhter Geschwindigkeit - mißachtet. Diese Art der Vorrangverletzung im Straßenverkehr ist u.a. deshalb besonders gefährlich, weil andere Verkehrsteilnehmer, und zwar insbesondere Kinder sowie Fußgänger und Radfahrer, in verstärktem Maße auf das Grünlicht für den Querverkehr vertrauen. Die Nichtbeachtung von Regelungen durch Lichtzeichen bildet eine bedeutende Unfallursache. Die eintretenden Folgen sind oft gravierend. Es ist deshalb geboten, besonders schwerwiegende Rotlichtverstöße schärfer zu ahnden als beispielsweise einfache Vorfahrtsverletzungen. Insbesondere ist bei grobem Fehlverhalten die Verhängung eines Fahrverbots erforderlich. Solch grobes Fehlverhalten liegt bei Mißachtung des Rotlichts unter konkreter Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer vor (Nr. 34.1). Die Vorschrift des § 315 c StGB erfaßt nicht alle diese Fälle. Eine abstrakte Gefährdung ist zu unterstellen, wenn ein Wechsellichtzeichen mißachtet wird, obwohl die Rotphase bereits länger als eine Sekunde andauert (Nr. 34.2). Der Querverkehr (insbesondere auch Fußgänger) kann sich nach dieser Zeit bereits im Bereich der durch Rotlicht gesperrten Fahrbahn befinden.

In 7. Zu Artikel 2 Nr. 3

In Artikel 2 Nr. 3 ist nach Buchstabe c folgender
Buchstabe d anzufügen:

'd) Im Anhang zu Nr. 5 der Anlage wird Tabelle 1 wie
folgt geändert:

a) In Buchstabe a erhält die Nummer 5.1.1 folgende
Fassung:

"5.1.1	bis 15	100	80	-	-"
	für mehr als 5 Minuten				
	Dauer oder in mehr als				
	zwei Fällen nach Fahrt-				
	antritt				

Die bisherigen Nummern 5.1.1 bis 5.1.6 werden
Nummern 5.1.2 bis 5.1.7.

b) In Buchstabe b erhält die Nummer 5.2.1 folgende
Fassung:

"5.2.1	bis 15	150	120	-	-"
	für mehr als 5 Minuten				
	Dauer oder in mehr als				
	zwei Fällen nach Fahrt-				
	antritt				

Die bisherigen Nummern 5.2.1 bis 5.2.6 werden
Nummern 5.2.2 bis 5.2.7'

(noch Ziffer 7)

Begründung:

Die gesetzlichen Vorschriften über die Höchstgeschwindigkeiten werden von Führern von Lastkraftwagen in nicht unerheblichem Umfang mißachtet. Nach Erhebungen der Bundesanstalt für Straßenwesen betrug im Herbst 1989 die mittlere Lkw-Geschwindigkeit auf Bundesautobahnen 87,7 km/h und lag damit deutlich über der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit. Eine effektive Ahndung stößt auf Schwierigkeiten, weil punktuelle Geschwindigkeitskontrollen wenig Wirkung zeigen. Insbesondere ist allen Beteiligten bekannt, daß bei einer Überschreitung der erlaubten Geschwindigkeit bis 15 km/h in der Regel nur ein Verwarnungsgeld verwirkt ist, das angesichts des im Transportgewerbe herrschenden Termindrucks von Fahrern und Unternehmern in Kauf genommen wird. Auf diese Weise wird die überhöhte Geschwindigkeit zur Regelgeschwindigkeit. Eine Änderung des Geschwindigkeitsverhaltens ist nur zu erzielen, wenn länger anhaltende oder wiederholte geringfügige Übertretungen bußgeldbewehrt sind und damit auch eine Eintragung im Verkehrszentralregister verbunden ist. Die für Lastkraftwagen vorgeschriebenen Kontrollgeräte (Fahrtenschreiber) lassen eine 5minütige Dauerüberschreitung oder wiederholte Übertretungen vorgeschriebener Höchstgeschwindigkeiten ohne Aufwand erkennen.

Der Schweregrad eines Verkehrsverstoßes wird nicht nur von seiner Intensität, sondern auch von seiner Dauer bestimmt. Eine nach Zeitdauer abgestufte Ahndung ist bei Delikten im ruhenden Verkehr seit langem üblich.

496/1/91

B

8. Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post** und der **Rechtsausschuß** empfehlen 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 darüber hinaus die Annahme nachstehender EntschlieÙung :

- VP 9. Die Bundesregierung wird aufgefordert, den Aufbau ortsfester Nebelwarnanlagen mit gleichzeitiger automatischer Anzeige der situationsangepaÙten zulässigen Höchstgeschwindigkeit an den besonders nebelgefährdeten Stellen der BundesfernstraÙen weiterhin verstärkt zu fördern.

- In
(entfällt
bei An-
nahme der
Ziffern
2 - 4)
10. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Struktur einer repräsentativen Zahl von Autobahnunfällen zu untersuchen und dann ggf. die erforderlichen Maßnahmen auf dem Gebiet der Straßenverkehrstechnik, der Kraftfahrzeugtechnik, des Straßenbaus, der Verkehrsordnung, der Ausbildung, der Fortbildung, der Aufklärung und der Überwachung bzw. Ahndung zu veranlassen oder vorzuschlagen. In die Untersuchung sollen auch die Erfahrungen und die Unfallentwicklungen anderer Staaten einbezogen werden, die für die Autobahnen eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung eingeführt haben.

(noch Ziffer 10)

Die gegenwärtig verfügbaren objektiven Unfalldaten reichen nicht aus, um abschließend beurteilen zu können, insbesondere welchen Einfluß absolut hohe Geschwindigkeiten im Gegensatz zu nichtangepaßten Geschwindigkeiten auf das Unfallgeschehen auf den Autobahnen haben. Deshalb ist es notwendig, solche zusätzlichen Daten durch eine Untersuchung auf möglichst breiter Basis zu gewinnen, die sich anhand der Untersuchung einzelner Unfälle mit der Struktur des Unfallgeschehens befaßt. Erst dann wird es möglich sein, über weitere konkrete Maßnahmen auf unterschiedlichen Gebieten zu entscheiden.

VP 11. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen,

- daß neu in Verkehr kommende Nutzfahrzeuge (Klasse N₂ und N₃) mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 85 km/h mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgerüstet werden müssen und
- daß die hierfür notwendigen einheitlichen Rahmenbedingungen in der EG baldmöglichst geschaffen werden.

Begründung: (nur gegenüber dem Plenum)

Geschwindigkeitsüberschreitungen gehören nach wie vor zu den Hauptunfallursachen. Häufig überschreiten Lkw die vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten von 60 bzw. 80 km/h, da sie aufgrund ihrer Motorleistung wesentlich schneller fahren können. Wegen fehlender Überwachungs-dichte allgemein und weil nicht ständig gezielte Überwachungen durchgeführt werden können, sind technische Vorkehrungen zur Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit zu treffen. Die technischen Möglichkeiten dazu sind ausgereift und werden schon jetzt von manchen Fahrzeugherstellern und Unternehmern genutzt, die damit einen wirtschaftlichen Betrieb der Fahrzeuge gewährleisten wollen. Positiver Effekt einer solchen Einrichtung ist, daß die eingestellte Geschwindigkeit nicht überschritten werden kann.

496/1/91

(noch Ziffer 11)

Die Grenze von 3,5 t ist angesetzt worden, weil ab dieser Größenordnung der eigentliche Nutzfahrzeugbereich beginnt. Gleichzeitig war auch auf die bauartbedingte zulässige Höchstgeschwindigkeit abzustellen, da es eine Reihe von Nutzfahrzeugen über 3,5 t gibt, die bauartbedingt nicht schneller als 80 km/h fahren können.

Der Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern verursacht nur unbedeutende Mehrkosten.

Grundvoraussetzung für eine derartige Regelung muß jedoch eine harmonisierte Geschwindigkeitsregelung für den Bereich der Nutzfahrzeuge in der gesamten EG sein.

Aufgrund der unterschiedlichen Höchstgeschwindigkeiten für Lastkraftwagen in den einzelnen Ländern würden Wettbewerbsverzerrungen auftreten, die vornehmlich zu Lasten der deutschen Industrie gehen.

Eine derartige Regelung hat zudem auch nur dann Sinn, wenn eine Manipulationssicherheit gegeben ist. Diese liegt jedoch nur dann vor, wenn eine vorgegebene Einstellung nicht mehr verändert werden kann.