

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Zwölfte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Zielsetzung

Die Verordnung soll dazu beitragen, Massenunfällen, vor allem bei Nebel, entgegenzuwirken, indem sie die allgemein für schlechte Sichtverhältnisse geltenden Vorschriften präzisiert und ergänzt.

B. Lösung

Ergänzung von §§ 3, 5 StVO durch Einführung einer besonderen Höchstgeschwindigkeit und eines Überholverbotes für schwere Lastkraftwagen.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Bund und Länder werden mit Kosten nicht belastet.

Bundesrat

Drucksache 496/91

14.08.91

VP - In - R - U

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Zwölfte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
021 (323) - 920 00 - Str 164/91

Bonn, den 14. August 1991

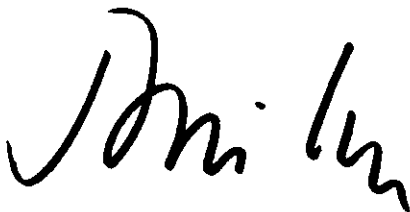
An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr zu erlassende

Zwölfte Verordnung zur Änderung straßenverkehrs-
rechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Abs. 2
des Grundgesetzes herbeizuführen.



Rudolf Seiters

Zwölfte Verordnung
zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften

Vom

1991

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die Eingangsworte in Absatz 1 Nr. 3 zuletzt geändert durch § 37 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. August 1965 (BGBl. I S. 927), sowie auf Grund des § 26 a des Straßenverkehrsgesetzes, der durch Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090) eingefügt worden ist, verordnet der Bundesminister für Verkehr:

Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565; 1971 I S. 38), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 9. November 1989 (BGBl. I S. 1976), wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Abs. 1 wird nach Satz 2 folgender Satz eingefügt:

"Beträgt die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m, so darf er nicht schneller als 50 km/h fahren, wenn nicht eine geringere Geschwindigkeit geboten ist."

2. Nach § 5 Abs. 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

"(3a) Unbeschadet sonstiger Überholverbote dürfen die Fahrer von Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t nicht überholen, wenn die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m beträgt."

Artikel 2

Die Bußgeldkatalog-Verordnung vom 4. Juli 1989 (BGBl. I S. 1305, 1447), geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. Juli 1990 (BGBl. I S. 1489), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 werden nach Nummer "9.1.1," die Nummern "10a, 10a.1," eingefügt.
2. In § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 wird nach der Nummer "9.1.1" die Nummer ",10a.1" eingefügt.

3. Die Anlage zu § 1 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 3 wird in der Tatbestands-Spalte folgender Satzteil angefügt:

"oder festgesetzte Höchstgeschwindigkeit bei Sichtweite unter 50 m durch Nebel, Schneefall oder Regen überschritten"

b) Nach Nummer 10 werden folgende Nummern eingefügt:

"10a	Mit einem Kraftfahrzeug mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t überholt, obwohl die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m betrug	§ 5 Abs. 3 a § 49 Abs. 1 Nr. 5	150
10a.1	mit Gefährdung oder Sachbeschädigung	§ 5 Abs. 3a § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 5	250 Fahrverbot" 1 Monat

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den

Der Bundesminister für Verkehr

Begründung:

I. Allgemeines

Die regelmäßig bei schlechten Sichtverhältnissen, insbesondere bei Nebel, auftretenden Massenunfälle beruhen in der Regel auf einem der Sichtweite nicht angemessenen Fahrverhalten der Kfz-Führer.

Vor allem nicht angepaßte Geschwindigkeit, aber auch unverantwortliches Überholen, sind die Hauptursachen für diese in der Regel folgenschweren Unfälle.

Die allgemeinen, für schlechte Sichtverhältnisse geltenden Verhaltensregeln reichen nicht aus, um dem Phänomen der Nebelunfälle gerecht zu werden. Die Kraftfahrer beachten nicht in ausreichendem Maße diese Regeln in Unkenntnis ihrer Bedeutung oder in Selbstüberschätzung der eigenen Fähigkeiten. Bilder und Berichte über die Folgen dieser Massenunfälle und alle Appelle an die Kraftfahrer zeigen keine nachhaltige Wirkung.

Bund und Länder sehen daher die Notwendigkeit, bei extrem schlechten Sichtverhältnissen dem Kraftfahrzeugführern für eine bestimmte, für ihn erkennbare Sichtweite (50 m = Regelabstand der Leitpfosten) eine eingängige Präzisierung der allgemeinen Verhaltensregeln zu geben.

Zugleich soll damit die Überwachung und Ahndung durch Polizei und Verwaltungsbehörden erleichtert werden.

Dem trägt die Verordnung Rechnung. Sie enthält eine entsprechende Bußgeldbewehrung. Sie wird weiterhin und verstärkt durch Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung unterstützt.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

1. Zu Artikel 1 Nummer 1

Mit der Ergänzung des § 3 Abs. 1 StVO wird die Geschwindigkeitsobergrenze für eine bestimmte Sichtweite unabhängig von den persönlichen Fähigkeiten des Fahrers oder der technischen Ausrüstung des Fahrzeugs festgelegt. Sie verhindert die gerade bei Nebel häufig auftretenden subjektiven Fehleinschätzungen der zulässigen Geschwindigkeit durch den Fahrer und gibt diesem durch die ziffernmäßige Geschwindigkeitsbeschränkung eine nachvollziehbare Orientierung.

Die so gewählte Obergrenze beinhaltet gleichzeitig die notwendige Berücksichtigung einer Sicherheitsreserve.

Durch die Formulierung "nicht schneller als 50 km/h, wenn nicht eine geringere Geschwindigkeit geboten ist" gibt die Regel ferner einen deutlichen Hinweis darauf, daß auch 50 km/h noch zu schnell sein können, wenn zum Beispiel die Sichtweite wesentlich unter 50 m liegt.

2. Zu Artikel 1 Nummer 2

Die Erfahrung lehrt, daß auch bei derart geringen Sichtweiten zumindest auf Autobahnen noch überholt und die situationsangepaßte Fahrgeschwindigkeit nicht eingehalten wird. In vielen Fällen lösen Lkw, auch wenn sie nicht den ersten Unfall in der Kette verursachen, erst die schwerwiegenden Folgen aus, wenn sie, oft auf der Überholspur, in die Unfallstelle hineinfahren. Das Überholen durch Lkw bei geringen Sichtweiten bewirkt zudem oft für Pkw einen Nachzieheffekt und damit eine erhebliche Gefahrenerhöhung.

Dem Überholverbot kommt in Verbindung mit der festgelegten Geschwindigkeitsobergrenze insoweit ein zusätzlicher beruhigender und geschwindigkeitsmindernder Effekt zu, vor allem auch deswegen, weil das Überholverbot einfacher zu überwachen ist und - vielleicht deswegen - auch besser akzeptiert wird.

Die Regelung stellt die Geltung bereits bestehender Überholverbote, ohne diese im einzelnen aufzuführen, nicht in Frage. Sie schwächt mithin solche Überholverbote, vor allem diejenigen, die für unklare Verkehrslagen und damit auch für Sichtbehinderungen bestehen, nicht ab. Sie hebt jedoch einen besonders gefährlichen Fall besonders hervor und gibt in Kombination mit der Geschwindigkeitsobergrenze dem Verkehrsteilnehmer für eine besonders kritische Verkehrssituation einen eindeutigen und sichtbaren Anhalt.

Ein Überholverbot auch für Pkw und Lkw bis 7,5 t erscheint dagegen nicht sachgerecht. Es würde den Gesamtverkehr auf das Niveau des langsamsten Fahrzeugs senken; das können langsame Lkw an Steigungsstrecken sein, aber auch überängstliche Pkw-Fahrer. Die damit nicht auszuschließende Kolonnenbildung ist gerade bei geringen Sichtweiten ebenfalls nicht ungefährlich.

3. Zu Artikel 2

Nummern 1 und 2

Änderung wegen Ergänzung durch Nummern 10a, 10a.1 des Anhangs zu § 1 Abs. 1 BkatV.

Nummer 3

Buchstabe a)

Folge aus Änderung des § 3 Abs 1 Nr. 2 StVO, der eine bestimmte Variante nicht angepaßter Geschwindigkeiten in Form einer Höchstgeschwindigkeit beschreibt.

496/91

- 7 -

Nummer 3

Buchstabe b)

Folgeänderung aus § 5 Abs. 3a StVO: Der Fall des Verstoßes gegen das Überholverbot mit Lkw bei Nebel läßt sich nicht in die Systematik unter 9 einordnen. Da es sich um einen besonders schwerwiegenden Fall des Überholens bei unklarer Verkehrslage handelt, orientiert sich der Regelsatz in seiner Höhe an derjenigen der Qualifizierung in 9.1 und 9.1.1.

4. Zu Artikel 3

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten

III. Bund, Länder und Gemeinden entstehen keine Kosten.

27.09.91

Beschluß

des Bundesrates

zur

Zwölften Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 634. Sitzung am 27. September 1991 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

Der Bundesrat hat ferner die aus der Anlage ersichtliche EntschlieÙung gefaÙt.

Anlage

Ä n d e r u n g e n
und
E n t s c h l i e ß u n g
der
Zwölften Verordnung zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

1. 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".

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.

2. 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'

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.

EntschlieÙung

1. 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.

2. 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.

Die gegenwärtig verfügbaren objektiven Unfalldaten reichen nicht aus, um abschließend beurteilen zu können, insbesondere welchen Einfluß absolut hohe Geschwindigkeiten im Gegensatz zu nichtangepaÙten 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 befaÙt. Erst dann wird es möglich sein, über weitere konkrete Maßnahmen auf unterschiedlichen Gebieten zu entscheiden.

3. 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.