

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

Elften Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Punkt der 640. Sitzung des Bundesrates am 13. März 1992

A.

Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP),
der Ausschuß für Frauen und Jugend (FJ) und
der Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In)
empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung nach Maßgabe folgender
Änderungen zuzustimmen:

- VP
In
1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 7 Abs. 3)
In Artikel 1 ist die Nummer 1 zu streichen.

Begründung:

Mit der vorgesehenen Ergänzung des § 7 Abs. 3
würde die freie Fahrstreifenwahl ohne Notwen-
digkeit erheblich eingeschränkt.

Ausgeliefert am 04. MRZ. 1992

75/1/92

VP
In

2. Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe b (§ 12)

In Artikel 1 Nr. 4 ist Buchstabe b wie folgt zu fassen:

'b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 wird das Wort
"Seite"
durch das Wort
"Fahrbahnseite"
ersetzt.

bb) Es wird folgender Satz 5 angefügt:

"Im Fahrraum von Schienenfahrzeugen darf nicht gehalten werden."

Begründung:

In § 12 Abs. 4 Satz 2 StVO ist nur der zweite Halbsatz bußgeldbewehrt. Hält ein Fahrzeugführer auf einem Gehweg oder einem Radweg, ohne zu parken, so ist bisher strittig, ob dieses Verhalten geahndet werden kann. Durch die Änderung wird klargestellt, daß selbst dann, wenn der Regelfall des Halbsatzes 1 nicht zutrifft, jedenfalls auf der Fahrbahn gehalten werden muß, während andere Straßenteile nicht zum Halten benutzt werden dürfen.

3. Zu Artikel 1 nach Nummer 6 (§ 21 Abs. 1 a und § 21 a Abs. 1 und Nr. 16 (§ 49))

VP
In
FJ

a) In Artikel 1 sind nach Nummer 6 folgende Nummern 6 a und 6 b einzufügen:

'6 a. § 21 Abs. 1 a wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden die Worte
"die auch hintere Sitze haben"
sowie die Worte
"oder wenn die hinteren Sitze von Kindern unter 12 Jahren besetzt sind"
gestrichen.

b) Satz 2 wird gestrichen.'

(noch Ziff. 3)

6 b. In § 21 a Abs. 1 Satz 2 wird Nummer 4 wie folgt gefaßt:

"4. Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr auf hinteren Sitzen in Kraftfahrzeugen; vorhandene Rückhalteeinrichtungen müssen benutzt werden."

Als Folge sind
in § 49 Abs. 1 Nr. 20 die Worte "Satz 1" zu streichen.

Begründung:

Mit der Änderung wird erreicht, daß Kinder unter 12 Jahren in Kfz auf Vordersitzen nur befördert werden, wenn Sicherheitsgurte oder Rückhalteeinrichtungen benutzt werden, die für das Kind geeignet sind. Im Vorgriff auf die umzusetzende EG-Richtlinie 91/671/EWG vom 16.12.1991 soll zunächst die ausnahmslose Anschnallpflicht auf den Vordersitzen in nationales Recht übernommen werden. Da Rückhaltesysteme für Kinder unter 12 Jahren von der Industrie angeboten werden, gibt es keine Veranlassung mehr, auf die Anschnallpflicht auf Vordersitzen zu verzichten.

75/1192

(noch Ziff. 3)

b) nur In b) In Nummer 16 ist in Buchstabe a nach Doppelbuchstabe dd folgender Doppelbuchstabe ee anzufügen:

'ee) Nummer 20 a wird wie folgt gefaßt:

"20 a. das Anlegen von Sicherheitsgurten nach § 21 a Abs. 1 Satz 1, das Benutzen vorhandener Rückhalteeinrichtungen nach § 21 a Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 oder das Tragen von Schutzhelmen nach § 21 a Abs. 2, "".

Begründung:

Die Änderung in Buchstabe a) erfordert eine Anpassung der Bußgeldvorschrift.

VP, In

4. Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 35)

In Artikel 1 ist Nummer 10 wie folgt zu fassen:

'10. In § 35 wird nach Absatz 1 folgender Absatz 1 a eingefügt:

"(1 a) Absatz 1 gilt entsprechend für Polizeibeamte, die aufgrund völkerrechtlicher Vereinbarungen zur Nacheile im Inland berechtigt sind.""

Begründung:

Durch die Neufassung wird der Text einfacher und verständlicher; auf die Zitierung einer konkreten Vorschrift aus einem bestimmten internationalen Vertrag kann verzichtet werden.

- VP, In 5. Zu Artikel 1 Nr. 11 (§ 36 Abs. 5)
In Artikel 1 Nummer 11 sind in § 36 Abs. 5 Satz 1 nach dem Wort
"Verkehrskontrolle"
die Worte
"einschließlich der Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit"
einzufügen.

Begründung:

Die Änderung soll klarstellen, daß die Polizei berechtigt ist, auch ohne konkreten Anlaß eine Verkehrskontrolle zu dem Zweck durchzuführen, die Fahrtüchtigkeit von Fahrzeugführern festzustellen. Dies hat insbesondere Bedeutung für Kontrollen zur Feststellung von Fahrzeugführern, die durch Alkoholgenuß fahruntüchtig sind. Eine Verpflichtung der kontrollierten Verkehrsteilnehmer, etwa an einem Atemalkoholtest aktiv mitzuwirken oder eine Blutentnahme (§ 81 StPO) ohne konkreten Verdacht zu dulden, wird dadurch nicht begründet.

- VP, In 6. Zu Artikel 1 Nr. 11 (§ 36 Abs. 5)
In Artikel 1 Nr. 11 sind in § 36 Abs. 5 Satz 1 vor den Worten
"und zu Verkehrserhebungen anhalten"
die Worte
", zur Verfolgung von Verkehrsverstößen"
einzufügen.

(noch Ziff. 6)

75/1192

Begründung:

Nach der Rechtsprechung ist ein Verkehrsteilnehmer, der einen Verkehrsverstoß begangen hat, anders als nach der früheren Fassung der Straßenverkehrs-Ordnung nicht verpflichtet, einer auf § 36 Abs. 5 StVO gestützten Weisung der Polizei zum Anhalten zu folgen (BGH VRS 66, 472). Die Polizei müßte deshalb, um den Täter zu ermitteln, auf Maßnahmen nach der Strafprozeßordnung bzw. dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten zurückgreifen, die jedoch häufig gegenüber einer aus § 36 Abs. 5 StVO folgenden Anhaltepflicht unverhältnismäßig wären. Als Alternative hat die Polizei häufig nur die Möglichkeit, auf die Anhaltung zu verzichten und damit das Ermittlungsergebnis zu gefährden. Durch die Neufassung soll der frühere bewährte Rechtszustand wieder hergestellt werden. § 2 a StVO (alt) lautete: "Den Weisungen und Zeichen der Polizeibeamten zum Anhalten, insbesondere zur Prüfung der nach den Verkehrsvorschriften mitzuführenden Papiere, des Zustandes, der Ausrüstung und der Beladung des Fahrzeuges, ist zu folgen." Die darin liegende Befugnis zum Anhalten umfaßte auch die Verfolgung von Verkehrsverstößen (vgl. dazu BGHaaO, BGH VRS 32, 321).

Dieser Empfehlung widerspricht der Rechtsausschuß mit folgender

Begründung:

- Für die vorgeschlagene Erweiterung des § 36 Abs. 5 mit dem Ziel, daß Polizeibeamte Verkehrsteilnehmer generell auch "zur Verfolgung von Verkehrsverstößen" anhalten dürfen, bieten die in der Eingangsformel aufgeführten Ermächtigungsvorschriften keine ausreichende Rechtsgrundlage.

Die vorliegend allein in Betracht kommende Ermächtigung des § 6 Abs. 1 Nr. 5 StVG berechtigt zum Erlaß von Rechtsverordnungen zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen und Plätzen. Auf diese Ermächtigung können nur Regelungen präventiven Inhalts gestützt werden, durch die Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs vermieden oder bereits eingetretene Beeinträchtigungen beseitigt werden sollen.

(noch Ziff. 6)

Soweit es sich um polizeiliche Anhalteweisungen handelt, müssen diese daher im konkreten Einzelfall einem Bedürfnis zur Regelung des Straßenverkehrs oder zur Gewährleistung seiner Sicherheit entspringen. Dies ist nicht der Fall, wenn ein Verkehrsteilnehmer allein aus repressiven Gründen wegen einer bereits begangenen Zuwiderhandlung gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften angehalten werden soll, die keine den Verkehr beeinträchtigenden Wirkungen mehr entfaltet (vgl. BGH VerkMit. 1984, 73; BayObLG VerkMit. 1987, 26).

- Auch rechtssystematische und -politische Gründe sprechen gegen die Einführung einer bußgeldbewehrten Haltepflicht bei der Verfolgung von Verkehrsverstößen. Für repressiv-polizeiliche Maßnahmen bei der Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten kommen allein die auch sonst hierfür nach den allgemeinen prozessualen Regeln vorgesehenen Möglichkeiten in Betracht, nach denen ein Betroffener grundsätzlich nicht verpflichtet ist, an der Erforschung und Ahndung einer von ihm begangenen Zuwiderhandlung mitzuwirken. Dieser Grundsatz würde im Bereich der Verkehrsordnungswidrigkeiten durchbrochen, wenn man einen Verkehrsteilnehmer durch Androhung einer Geldbuße zwingen wollte, allein wegen der Verfolgung einer bereits beendeten Verkehrsordnungswidrigkeit auf eine polizeiliche Weisung hin anzuhalten (vgl. BGHSt 32, 248, 253 f.).

VP

7. Zu Artikel 1 Nr. 14 (§§ 39 bis 43)

In Artikel 1 Nr. 14 ist in § 42 Abs. 4 die Erläuterung zu Zeichen 315 wie folgt zu ergänzen:

"4. Der Anfang des erlaubten Parkens kann durch einen waagerechten weißen Pfeil im Schild, das Ende durch einen solchen in entgegengesetzte Richtung weisenden Pfeil gekennzeichnet werden."

Begründung:

In der Praxis ist es notwendig und auch üblich, Anfang und Ende von Gehwegparkflächen zu kennzeichnen.

75/1/92

VP

8. Zu Artikel 1 Nr. 14 (§§ 39 bis 43)

In Artikel 1 Nummer 14 ist in § 42 Abs. 8 die Erläuterung zu Zeichen 432 wie folgt zu ergänzen:

"Wird aus verkehrlichen Gründen auf private Ziele hingewiesen, so kann die Ausführung des Zeichens mit braunem Grund und weißen Zeichen erfolgen."

Begründung:

Die Vorschrift ist bisher in Abschnitt II der VwV-StVO zu Zeichen 432 enthalten. Durch die Verwaltungsvorschrift kann jedoch die Gestaltung des amtlichen Verkehrszeichens 432 nicht verändert werden. Die Vorschrift muß deshalb in die Verordnung aufgenommen werden.

VP

9. Zu Artikel 1 Nr. 18 (§ 53)

Artikel 1 Nummer 18 erhält folgende Fassung:

'18. Dem § 53 werden folgende Absätze 9 bis 11 angefügt:

- "(9) Verkehrszeichen in der Gestaltung ... wie Vorlage ...
- (10) Die Kennzeichnung des Anfangs, des Verlaufs und des Endes einer Verbotsstrecke durch Zusatzschilder (§ 41 Abs. 2 Nr. 8 Buchstabe c Satz 3 in der bis 30.06.1992 geltenden Fassung) bleibt bis 30.06.1994 wirksam.
- (11) Die Kennzeichnung des Anfangs, des Verlaufs und des Endes einer Strecke, auf der das Parken durch die Zeichen 314 oder 315 (§ 42 Abs. 4) erlaubt ist, durch Zusatzschilder bleibt bis 30.06.1994 wirksam.

(noch Ziff. 9)

- (12) Rote und gelbe Pfeile in Lichtzeichenanlagen gemäß § 37 Abs. 2 Nr. 1 in der bis zum 30.06.1992 geltenden Fassung bleiben bis zum 31.12.2005 gültig."

Begründung:

Notwendige Übergangsregelung.

B.

10. Der **Rechtsausschuß** und der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

C.

Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post**, der **Ausschuß für Frauen und Jugend**, der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten** und der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfehlen dem Bundesrat ferner die Annahme nachstehender Entschlüsse:

VP
FJ
In

11. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, im Rahmen der bis zum 01.01.1993 umzusetzenden EG-Richtlinie 91/671/EWG eine Regelung zu finden, die der Sicherheit von Kindern unter 12 Jahren bei der Beförderung in Pkw Vorrang einräumt.

VP
FJ
In

12. Der Bundesrat hält zusätzliche Maßnahmen für die Sicherheit der Kinder im Bereich von Schulbushaltestellen für dringend erforderlich. Er bittet deshalb den Bundesminister für Verkehr, alsbald unter Berücksichtigung der bisherigen Beratungen im Bund-Länder-Fachausschuß für Fragen der Straßenverkehrs-Ordnung und der Verkehrspolizei eine Verordnung zu erlassen, mit der das Überholen von Schulbussen im Bereich von Schulbushaltestellen und das Vorbeifahren an haltenden Schulbussen in beiden Richtungen verboten wird.

75/1/92

U

13. Im Zusammenhang mit der in der Elften Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vorgesehenen Bedeutungserweiterung des Zeichens 270 bittet der Bundesrat die Bundesregierung zu prüfen, ob ein gesondertes Zeichen eingeführt und dies bei der nächsten Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung berücksichtigt werden kann.

Begründung:

Das bestehende Zeichen 270 ist für wenige Tage im Jahr und für ein relativ großes Verkehrsbeschränkungsgebiet anzuwenden. Es wird bei Smogalarm aktiviert. In den Smog-Alarmverordnungen sind die Ausnahmetatbestände geregelt.

Es ist somit für die Verkehrsteilnehmer eindeutig verständlich.

Die Erweiterung der Bedeutung hat zur Folge, daß das Schild nicht mehr nur einen Tatbestand regelt, sondern mehrere. Damit ist die Eindeutigkeit nicht mehr gegeben.

Durch die Erweiterung der Bedeutung ist darüber hinaus nicht mehr erkennbar, wie Ausnahmeregelungen erfolgen sollen. Das BImSchG gibt hier keine Ermächtigung für eine entsprechende Verordnung. Außerdem ist die Kennzeichnung von Fahrzeugen, die vom Verkehrsverbot ausgenommen sind bzw. sein sollen, nicht ausreichend geklärt. Dies ist für den Vollzug jedoch unerlässlich.

U

14. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, bei der nächsten Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung die Einführung folgender Vorschrifts- bzw. Zusatzzeichen zu prüfen:

- a) Zeichen, das Fahrzeugen, die einen bestimmten Lärmgrenzwert überschreiten, die Einfahrt in die ausgeschilderten Bereiche verbietet,

(noch Ziff. 14)

- b) Zeichen, das Fahrzeugen die Einfahrt in die aus-
geschilderten Bereiche verbietet, wenn sie die vorgege-
benen Emissionsgrenzwerte überschreiten bzw. nicht eine
vorgegebene Antriebsart (Elektroantrieb, Erdgasmotor)
besitzen.

Begründung:

Durch Verkehrszeichen ist z. Z. keine Mög-
lichkeit gegeben, stark lärmemittierenden
Fahrzeugen Fahrverbote aufzuerlegen. Die
StVO sollte um ein Vorschriftszeichen
bzw. Zusatzzeichen erweitert werden, das
Fahrzeugen, die einen bestimmten Lärmemissions-
wert überschreiten, die Einfahrt in die ausge-
schilderten Bereiche verbietet. Denkbar ist auch
die Kombination mit zeitlichen Regelungen.

Die Anwendung solcher Verkehrszeichen sollte
vorrangig für besonders schutzbedürftige Ge-
biete, wie z. B. Kur- oder Erholungsgebiete,
Naturschutzgebiete oder für ausgewählte Stra-
ßenzüge, an denen schutzbedürftige Anlieger
vorhanden sind, eingesetzt werden. Außer der
Lärmreduzierung für derartige Gebiete ist zu
erwarten, daß die Benutzervorteile lärmarmen
Fahrzeuge für ansonsten gesperrte Bereiche
die marktwirtschaftliche Entwicklung zu leisen
Fahrzeugen günstig beeinflußt.

Die EG und die Bundesregierung unternehmen
vielfältige Anstrengungen, damit die Emissio-
nen aus dem Verkehrsbereich, vor allem aus
dem Kraftfahrzeugverkehr, gesenkt werden. Die
Senkung der Emissionen für Neufahrzeuge nach
der Euro-Norm I werden erst ab 1993 und nach
der Euro-Norm II erst ab 1996 wirksam. Fahrzeuge,
die vor diesen Terminen produziert wurden, kön-
nen weiterhin mit hohen Abgasemissionen am Ver-
kehr teilnehmen. Eine Umschichtung der Kraft-
fahrzeugflotte kann vor 2000 nicht erreicht
werden.

Zwischenzeitlich muß die Möglichkeit bestehen,
in bestimmten Gebieten, wie z. B. Kurgebieten,
Erholungsorten, Naturschutzgebieten, inner-
städtischen Gebieten, den Verkehr für stark
emittierende Fahrzeuge zu sperren. Im Gegen-
satz zum Zeichen 270 der Straßenverkehrs-
Ordnung - Verkehrsverbot bei Smog und zur
Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen -
ist bei dem neu zu schaffenden Zeichen die Ein-
fahrt für Kraftfahrzeuge gestattet, die be-
stimmte angegebene Grenzwerte einhalten. Bei
Nutzfahrzeugen könnte z. B. die Forderung lau-
ten, es dürfen nur Lastkraftwagen einfahren,
die einen Rußfilter mit Oxydationsanlage be-
sitzen, bzw. Busse müssen mit einem Gasmotor
ausgerüstet sein. In Kur- und Erholungsorten
könnte die Forderung bestehen, daß nur Elektro-
fahrzeuge verkehren dürfen.