

06.11.92

VP - FJ - In

7 Seiten

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Zwölfte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

A. Zielsetzung

Verbesserung des Schutzes für Kinder als Mitfahrer in Kraftfahrzeugen durch Einführung einer generellen Sicherungspflicht.

B. Lösung

Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden können Kosten für die Anschaffung von Rückhalteeinrichtungen entstehen, wenn sie Kinder mit verwaltungseigenen Fahrzeugen befördern. Eine Auswirkung auf die Preise ist nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 786/92

06.11.92

VP - FJ - In

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Zwölfte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
021 (323) - 920 01 - Str 174/92

Bonn, den 6. November 1992

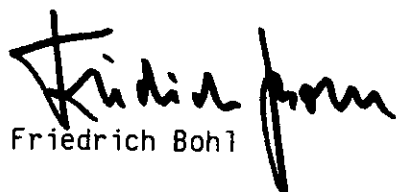
An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr zu erlassende

Zwölfte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

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


Friedrich Bohl

Zwölfte Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Ordnung
Vom ... 1992 *)

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe b, 7 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), Nummer 7 eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. S. 721), 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 Artikel 1 der Verordnung vom 19. März 1992 (BGBl. I S. 678), wird wie folgt geändert:

1. § 21 Abs. 1 a wird wie folgt gefaßt:

"(1a) Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, dürfen in Kraftfahrzeugen auf Sitzen, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, nur mitgenommen werden, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder benutzt werden, die amtlich genehmigt und für das Kind geeignet

*) Mit dieser Verordnung wird die Richtlinie 91/671/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Gurtanlegepflicht in Kraftfahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 Tonnen (ABl. EG Nr. L 373 S. 26) in deutsches Recht umgesetzt.

sind. Bis zum 31. Dezember 1997 gilt dies nicht für die Mitnahme von Kindern auf Rücksitzen in Taxen, soweit nicht eine regelmäßige Beförderung der Kinder gegeben ist. Abweichend von Satz 1 dürfen Kinder auf Rücksitzen ohne Sicherung durch Rückhalteeinrichtungen befördert werden, wenn wegen der Sicherung von anderen Personen für die Befestigung von Rückhalteeinrichtungen für Kinder keine Möglichkeit mehr besteht."

2. § 21 a Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 wird gestrichen.

3. In § 49 Abs. 1 Nr. 20 a werden die Wörter ", das Benutzen vorhandener Rückhalteeinrichtungen nach § 21 a Abs. 1 Satz 2 Nr. 4" gestrichen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den ...

Der Bundesminister für Verkehr

Begründung

I. Allgemeines

Die Verordnung verfolgt das Ziel, den Schutz von Kindern in Kraftfahrzeugen weiter zu verbessern. Erhebungen der Bundesanstalt für Straßenwesen haben ergeben, daß Erwachsene in Kraftfahrzeugen erheblich häufiger gesichert sind als Kinder. So betrug die Gurtanlegequote von erwachsenen Pkw-Fahrern und -Beifahrern im Jahre 1991 96 %. Demgegenüber waren in den alten Bundesländern nur 67 %, in den neuen Bundesländern lediglich 33 % der mitfahrenden Kinder gesichert. Lediglich 30 % (alte Bundesländer) bzw. 10 % (neue Bundesländer) waren mit Kinderrückhaltesystemen gesichert. Die Auswertung der Unfallstatistiken haben gezeigt, daß Kinder bei Straßenverkehrsunfällen häufiger als Mitfahrer im Pkw (41 %) getötet werden als Fußgänger (36 %) oder als Radfahrer (19 %). Eltern schätzen dieses Risiko falsch ein. Die meisten Eltern sind der Auffassung, daß die Kinder beim Radfahren (ca. 56 %) und beim Spielen außer Haus (ca. 35 %) am stärksten gefährdet sind. Mit der Einführung einer allgemeinen Sicherungspflicht auch für Kinder wird deren Verletzungsrisiko spürbar verringert werden.

Ausnahmen von der generellen Sicherungspflicht sind
- vorübergehend - für die Beförderung in Taxen vorgesehen.

Nach der Dritten Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften vom 5. Juni 1990 (BGBl. I S. 999) dürfen behinderte Kinder auf Vordersitzen unter bestimmten Voraussetzungen auch dann mitgenommen werden, wenn Rückhalteeinrichtungen verwendet werden, die nicht amtlich genehmigt sind. Da die Sicherungspflicht jetzt auch auf die Rücksitze ausgedehnt wird, wird diese Ausnahmereverordnung geändert werden, damit die Verwendung von nicht amtlich genehmigten Rückhalteeinrichtungen für behinderte Kinder auch auf

den Rücksitzen ermöglicht wird, da die Gründe, die zu der Ausnahmeverordnung geführt haben, weiter bestehen (kleine Stückzahl, oftmals nötige Einzelfertigung).

Mit der Verordnung wird zugleich die Richtlinie 91/671/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 (ABl. EG Nr. L 373 S. 26) in deutsches Recht umgesetzt.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nr. 1 (§ 21 Abs. 1 a)

Zu Satz 1

Die Vorschrift legt die allgemeine Sicherungspflicht für Kinder unter Verwendung amtlich genehmigter und für das Kind geeigneter Rückhalteeinrichtungen fest. Ab einer Körpergröße von 150 cm sind keine besonderen Rückhalteeinrichtungen für Kinder erforderlich; sie müssen dann mit dem Erwachsenen-Gurt gesichert werden (§ 21 a Abs. 1 Satz 1 StVO).

Zu Satz 2

Für die Beförderung in Taxen ist eine Übergangsregelung erforderlich, da nicht in allen Taxen für alle Altersgruppen und für mehrere Kinder eine ausreichende Zahl von Kinderrückhalteeinrichtungen mitgeführt werden kann. Es ist eine Übergangszeit von 5 Jahren vorgesehen. Diese Zeit ist ausreichend, um den Taxi-Unternehmern Gelegenheit zu geben, ein System zu entwickeln, bei dem sichergestellt ist, daß alle Kinder auch in Taxen ausreichend gesichert werden. So ist es möglich, an bestimmten Stellen Rückhalteeinrichtungen für Kinder zu deponieren (zum Beispiel an größeren Taxenständen, bei Taxenzentralen und Betriebstankstellen). Gleichzeitig kann die Zeit genutzt werden, um neue technische Lösungen zu entwickeln. Für regelmäßige Beförderungen von Kindern ist jedoch eine Übergangsfrist nicht gerechtfertigt. In diesen Fällen können die notwendigen

Rückhalteeinrichtungen für die Fahrt bereitgehalten werden. Eine regelmäßige Beförderung liegt insbesondere vor, wenn Kinder überwiegend mit dem Taxi zur Schule, zum Kindergarten oder ähnlichen Einrichtungen gefahren werden.

Zu Satz 3

Die Regelung stellt klar, daß eine Sicherungspflicht auf Rücksitzen auch für Kinder nur insoweit gefordert werden kann, als Befestigungsmöglichkeiten für Rückhalteeinrichtungen vorhanden und benutzbar sind. Für den Fall, daß bei Ausnutzung der Rückhalteeinrichtungen ausnahmsweise die Mitnahme eines weiteren Kindes möglich ist, sollte dies nicht untersagt werden. Dies entspricht auch der Regelung der Richtlinie 91/671/EWG. Es kommt hinzu, daß es sich schon aus technischen Gründen um seltene Fälle und dabei um kurze Beförderungsstrecken handeln dürfte.

Zu Nr. 2

Wegen der Einführung der generellen Sicherungspflicht ist diese Vorschrift zu streichen.

Zu Nr. 3

Die Streichung ist eine Folgeänderung aus Nr. 2.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

18.12.92

Beschluß
des Bundesrates

zur

Zwölften Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Der Bundesrat hat in seiner 650. Sitzung am 18. Dezember 1992 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 vor Nummer 1 (§ 2 Abs. 1 StVO)
Zu Artikel 1 nach Nummer 2

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

'01. In § 2 Abs. 1 wird folgender Satz 2 angefügt:

"Seitenstreifen sind nicht Bestandteil der Fahrbahn".'

b) In Artikel 1 ist nach Nummer 2 folgende Nummer 2a einzufügen.

'2a In § 41 Abs. 3 Nr. 3 Buchstabe b Satz 3 werden in der Klammer die Worte
"Fahrbahnanteil oder"
gestrichen.'

Begründung:

Die Straßenverkehrs-Ordnung unterscheidet nach Wortlaut und Systematik zwischen Fahrbahn und Seitenstreifen. Nach der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 06.05.1981 (DAR 1981, S. 289), in der der Seitenstreifen einer Autobahn als Bestandteil der Fahrbahn bewertet wurde, erfolgte mittelbar eine Klarstellung durch die Verordnung vom 22.03.1988 (BGBl. I S. 405), die durch eine Ergänzung des § 18 Abs. 8 StVO den Seitenstreifen als selbständigen Straßenbestandteil hervorhob. Eine weitere Klarstellung brachte die Anlage zu § 1 Abs. 1 der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 04.07.1989 (BGBl. I S. 1305, berichtigt S. 1447), die in Nr. 21 davon ausgeht, daß die Benutzung des Seitenstreifens zum Zweck des schnelleren Vorwärtsskommens ein Verstoß gegen das Gebot der Fahrbahnbenutzung (§ 2 Abs. 1 StVO), nicht aber ein Verstoß gegen das Verbot des Rechtsüberholens (§ 5 Abs. 1 StVO) ist. Gleichwohl hält die Rechtsprechung immer noch daran fest, daß der Seitenstreifen zur Fahrbahn gehöre (zuletzt OLG Köln, NZV 1992, S. 415). Eine ausdrückliche Klarstellung ist deshalb notwendig geworden. Diese gehört systematisch in die Vorschrift über die Fahrbahnbenutzung (§ 2 Abs. 1). Gleichzeitig soll der mißverständliche Teil des Klammerzusatzes zu den Vorschriften über die Fahrbahnbegrenzung (Zeichen 295) gestrichen werden.

Die nach wie vor von einem Teil der Rechtsprechung vertretene Auffassung, der Seitenstreifen sei Bestandteil der Fahrbahn, ist in sich widersprüchlich, verstößt gegen Wortlaut und Systematik der StVO und führt zu einer Verunsicherung der Verkehrsteilnehmer. Die Auffassung führt auch zu verkehrstechnisch sinnwidrigen Folgerungen: Ist z. B. für eine Fahrbahn Überholverbot mit dem Zeichen 276 oder 277 angeordnet und fahren auf dem befestigten Seitenstreifen neben der Fahrbahn z. B. langsame landwirtschaftliche Zug- oder Arbeitsmaschinen oder ähnliche langsame Kraftfahrzeuge, so würde unter Zugrundelegung der Bewertung des Seitenstreifens als eines Bestandteils der Fahrbahn dieses Überholverbot auch im Verhältnis zu den auf dem Seitenstreifen fahrenden langsamen Fahrzeugen gelten. Dies aber wäre sinnwidrig, weil das Vorbeifahren der auf der Fahrbahn fahrenden Kraftfahrzeuge an den auf dem Seitenstreifen fahrenden langsamen Kraftfahrzeugen den Zweck des Überholens, nämlich das Verbleiben des Fahrbahnverkehrs auf dem rechten Fahrstreifen der Fahrbahn zu gewährleisten, nicht berührt.

Eine weitere Änderungsverordnung zur StVO ist gegenwärtig nicht absehbar (die "Schulbus-Verordnung" soll als Sonderverordnung neben der StVO erlassen werden). Deshalb sollte die geschilderte Problematik im Rahmen der anstehenden Verordnung bereinigt werden.

2. Zu Artikel 2

In Artikel 2 ist die Angabe

"1. Januar 1993"

durch die Angabe

"1. April 1993"

zu ersetzen.

Begründung:

Das Inkrafttreten der Regelung zum 1. Januar 1993 ist zu kurzfristig.

Es bliebe nicht genügend Zeit, den Verkehrsteilnehmer durch öffentlichkeitswirksame Publikation über die Neuregelung zu informieren.

Zudem sollte dem Verkehrsteilnehmer ausreichend Gelegenheit gegeben werden, die in der Regelung geforderten Sicherheitseinrichtungen für den Pkw zu erwerben.