

25.10.93**Empfehlungen
der Ausschüsse**VP - FS - In - Rzu **Punkt** der 662. Sitzung des Bundesrates am 5. November 1993

Siebzehnte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften**A**

Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP),

der Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In) und

der Rechtsausschuß (R)

empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes
nach Maßgabe nachstehender Änderungen zuzustimmen.**R**1. Zu den EingangswortenIn den Eingangsworten sind nach der Angabe "§ 6 Abs. 1 Nr. 3" die Wörter "erster
Halbsatz" einzufügen.Begründung:Notwendige Einschränkung, um das sonst mögliche Mißverständnis auszuschließen,
die Rechtsverordnung werde auch auf § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d StVG gestützt.**VP
In**2. Zu Artikel 1 vor Nummer 1 (§ 12 StVO) und nach Nummer 3 (§ 53 Abs. 13 StVO)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) Vor Nummer 1 ist folgende Nummer 01 einzufügen:

'01. § 12 wird wie folgt geändert:

Ausgeliefert am 26. OKT. 1993

(noch Ziffer 2)

- a) In Absatz 1 wird in Nummer 8 der Punkt durch ein Komma ersetzt und wird nach Nummer 8 folgende Nummer 9 angefügt:

"9. an Taxenständen (Zeichen 229)."

- b) In Absatz 4 Satz 3 werden die Wörter "halten, um Fahrgäste ein- oder aussteigen zu lassen" durch die Wörter "Fahrgäste ein- oder aussteigen lassen" ersetzt.'

Als Folge zu Nummer 01 Buchstabe a ist

- in § 12 Abs. 3 die Nummer 5 zu streichen;
- in § 41 Abs. 2 Nr. 4 im Zeichen 229 (Taxenstand) die Abbildung des Zeichens 286 durch die Abbildung des Zeichens 283 zu ersetzen.

- b) Nach Nummer 3 ist folgende Nummer ... anzufügen:

'... In § 53 wird folgender Absatz 13 angefügt:

"(13) Die bisherigen Zeichen 229 behalten die Bedeutung, die sie nach der vor dem (Tag des Inkrafttretens der Verordnung) geltenden Fassung der Straßenverkehrs-Ordnung hatten, bis längstens 31. Dezember 1994."

Begründung:

Zu a:

Zu § 12 Abs. 1 Nr. 9:

Im Interesse eines möglichst reibungslosen Taxiverkehrs müssen die rechtlichen Voraussetzungen für das Freihalten der Taxenstände von unberechtigt haltenden und parkenden Fahrzeugen verbessert werden.

Zu § 12 Abs. 4 Satz 3:

Unter Berücksichtigung der Rechtsprechung zu dem Begriff des Ein- oder Aussteigens bei Zeichen 286 (eingeschränktes Haltverbot) soll es ermöglicht werden, daß Taxifahrer z. B. ältere oder behinderte Fahrgäste mit Gepäck in der Wohnung abholen oder in die Wohnung zurückbegleiten dürfen. Da damit das Fahrzeug verlassen wird, reicht dazu die bisherige Fassung der Vorschrift nicht aus.

Zu b:

Die Umgestaltung der bisherigen Zeichen 229 ist kurzfristig und ohne besonderen Aufwand möglich. Gleichwohl ist eine angemessene Übergangsfrist erforderlich.

VP

3. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 37 Abs. 2 Nr. 1 Satz 10 StVO)

In Artikel 1 Nr. 2 ist in § 37 Abs. 2 Nr. 1 der Satz 10 wie folgt zu fassen:

"Er muß sich dabei so verhalten, daß eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs der freigegebenen Verkehrsrichtung, ausgeschlossen ist."

Begründung:

Das Rechtsabbiegen bei Rot ist ein atypischer Verkehrsvorgang, der eine gesteigerte Sorgfaltspflicht des Abbiegenden erfordert. Infolgedessen muß der Gefährdungsausschluß gegenüber dem Mitverkehr, ähnlich wie beim Wenden oder Rückwärtsfahren, stärker ausgeprägt sein, und zwar z. B. auch gegenüber den Rad- oder Mofafahrern, denen nach § 5 Abs. 8 StVO ausdrücklich das Rechtsüberholen gestattet ist. Nur dadurch kann erreicht werden, daß sich Rechtsabbiegende mit entsprechender Vorsicht der Kreuzung und Einmündung nähern und nur dann bei Rot abbiegen, wenn Behinderungen oder Gefährdungen ausgeschlossen sind.

VP

In

4. Zu Artikel 1 nach Nummer 2 (§ 42 Abs. 8 Nr. 3 StVO)

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

'2a. In § 42 Abs. 8 Nr. 3 erhält Satz 2 der Erläuterung zu Zeichen 453 folgende Fassung:

"Ziele, die über eine andere als die gerade befahrene Autobahn zu erreichen sind, werden in der Regel unterhalb des waagerechten Striches angegeben."

Begründung:

Es soll ermöglicht werden, in Ausnahmefällen Ziele auch dann oberhalb des waagerechten Striches anzugeben, die zwar auf einer Autobahn mit anderer Nummer erreicht werden, bei denen jedoch die Verkehrsführung über mehrere Autobahnen nach den Umständen für den Kraftfahrer als einheitliche Verkehrsführung erscheint.

VP

In

5. Zu Artikel 1 nach Nummer 2a - neu - (§ 45 Abs. 5 StVO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 2a - neu - folgende Nummer 2b einzufügen:

'2b. In § 45 Abs. 5 wird folgender Satz angefügt:

(noch Ziffer 5)

"Werden Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen für eine Veranstaltung nach § 29 Abs. 2 erforderlich, so kann die Straßenverkehrsbehörde der Gemeinde, in der die Veranstaltung stattfindet, mit deren Einvernehmen die Verpflichtung nach Satz 1 übertragen."

Begründung:

Bei zahlreichen, nach § 29 Abs. 2 StVO erlaubnispflichtigen Veranstaltungen, müssen zusätzliche Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen aufgestellt werden. Da diese Veranstaltungen häufig an Sonn- oder Feiertagen stattfinden, sind die Straßenbaubehörden häufig nur schwer in der Lage, die Verpflichtung aus § 45 Abs. 5 Satz 1 zu erfüllen. Die Straßenverkehrsbehörde soll deshalb bei Erteilung der Erlaubnis ermächtigt werden, diese Verpflichtung auf die Gemeinde, in der die Veranstaltung stattfindet, zu übertragen. Da die Übertragung nur im Einvernehmen mit der Gemeinde erfolgen kann, bedeutet dies keine unzumutbare Belastung für die Gemeinde.

In

6. Zu Artikel 1 nach Nummer 3 (§ 53 Abs. 3 StVO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 3 folgende Nummer ... anzufügen:

'... In § 53 Abs. 3 wird die Angabe "31. Dezember 1993" durch die Angabe "31. Dezember 1995" ersetzt.

Begründung:

Die Verlängerung der Auswechselfrist für Haltestellenschilder um zwei Jahre dient der Entlastung der Kommunen, ohne daß Nachteile für die Straßenverkehrssicherheit entstehen.

VP

7. Zu Artikel 2 Nr. 2 (Anlage zu § 1 Abs. 1 BKatV)

In Artikel 2 ist in Nummer 2 nach Nummer 34a folgende Nummer 34 a. 0 einzufügen:

"34 a. 0 vor dem Rechtsabbiegen mit Grünpfel	§ 37 Abs. 2
nicht anhält	Nr. 1 Satz 7 100"
	§ 49 Abs. 3
	Nr. 2

(noch Ziffer 7)

Begründung:

Durch die Fassung der lfd. Nr. 34 wird der Rechtsabbieger, der das Haltgebot vor der Lichtzeichenanlage mißachtet, gegenüber einem Rotlichtverstoß "begünstigt". Ein Verwarnungsgeld von 20 DM nach Artikel 2 Nr. 5 der Drucksache 692/93 für eine Mißachtung des Haltgebotes nach § 37 Abs. 2 Nr. 1 Satz 8 StVO (neu) ist weder angemessen noch trägt es dem Gebot der Verkehrssicherheit Rechnung. Der bei grünem Pfeilschild rechts abbiegende Fahrzeugführer kann seiner Verpflichtung zur Vermeidung von Behinderungen und Gefährdungen nur nachkommen, wenn er sich zuvor durch ein Anhalten über die Verkehrslage vergewissert hat. Die Mißachtung des Haltgebots ist deshalb im Interesse der schutzwürdigen Belange anderer Verkehrsteilnehmer mit einem ebenso hohen Gefährdungspotential verbunden wie der Rotlichtverstoß im Geradeausverkehr. Infolgedessen ist es geboten, die Ahndungshöhe des Regelverstoßes der lfd. Nummer 34 mit 100 DM anzupassen.

B

8. Der **Ausschuß für Familie und Senioren** empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nicht zuzustimmen.

Begründung:

Aus sozialpolitischer Sicht kann das Verkehrsflußargument, auf dem die Begründung der Grünpfeil-Regelung beruht, im Verhältnis zu den mit der Grünpfeil-Regelung verbundenen zusätzlichen Gefahren für alle Beteiligten, vor allem aber für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, wie Radfahrer und Fußgänger und davon insbesondere Senioren, Blinde, Sehbehinderte, Rollstuhlbenutzer etc. nicht hingenommen werden.

Die Grünpfeil-Regelung schafft in Zeiten sinkender Verkehrsdisziplin und wachsender Aggressivität aller Verkehrsteilnehmer einen zusätzlichen Entscheidungsspielraum für den einzelnen Autofahrer, der diesen objektiv überfordert.

Die ohnehin schon schwache Position der anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Fußgänger, wird weiter eingeschränkt, d. h. sie werden als aktive und gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer aus dem Straßenland und damit aus einem Stück Lebensraum zunehmend verdrängt.

(noch Ziffer 8)

Die Gefährdungen dieser Verkehrsteilnehmer werden letztlich durch die begleitenden Maßnahmen und Ausnahmeregelungen bei der vorgesehenen Einführung der Grünpfeil-Regelung im Grundsatz bestätigt und waren seit Jahren Gegenstand bundesweiter Proteste von Behinderten-, Fußgänger- und Radfahrerverbänden bis hin zur grundsätzlichen Ablehnung.

Zwar soll die Grünpfeil-Regelung nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) u.a.

- an Kreuzungen und Einmündungen, die häufig von Blinden oder sehbehinderten Verkehrsteilnehmern überquert werden, nicht angewandt werden;
- nicht verwendet werden, wenn die Lichtzeichenanlage der Schulwegsicherung dient und
- darüber hinaus nur in Betracht kommen, wenn der Rechtsabbieger den Fußgänger- und Fahrzeugverkehr der freigegebenen Verkehrsrichtungen ausreichend einsehen kann.

Trotz dieser Vorsichtsmaßregeln dürfte insbesondere Kindern und älteren und damit oft auch behinderten Verkehrsteilnehmern, die sich auf das Signal "Fußgänger-grün" verlassen, nicht zu vermitteln sein, daß Kraftfahrzeuge die für sie freigegebene Richtung queren dürfen. Die unbestimmten Rechtsbegriffe des Verbotes einer Gefährdung oder Behinderung, die von einzelnen Kraftfahrzeugführern unterschiedlich interpretiert werden, reichen nicht aus, um die notwendige Sicherheit zu gewährleisten.

C

9. Der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten** empfiehlt dem Bundesrat ferner die Annahme folgender Entschließung:

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Gestaltung des Schildes mit dem grünen Pfeil rechtlich eindeutig zu bestimmen. Das Schild hat eine eigenständige rechtliche Bedeutung und müßte deshalb auch in seiner Gestaltung eindeutig sein und sich deutlich von anderen grünen Pfeilen unterscheiden. Wichtig ist, daß das Schild in der Bundesrepublik Deutschland einheitlich gestaltet wird.