

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit**

Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (... ÄndVStVR)

A. Zielsetzung

Erhöhung der Verkehrssicherheit, stärkerer Schutz der Wohnbevölkerung vor Emissionen des Kraftfahrzeugverkehrs, Anpassung an neuere kraftfahrzeug- und verkehrstechnische Entwicklungen; zugleich redaktionelle Anpassung an geändertes Recht.

B. Lösung

Anpassung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Bußgeldkatalog-Verordnung im Wesentlichen durch

- Neuregelung der Tempo 30-Zonen innerhalb geschlossener Ortschaften,
- neue Verhaltensvorschrift für bestimmte Kreisverkehre und Einführung eines neuen Vorschriftzeichens für den Kreisverkehr,
- Regelung der Benutzung von Mobil- oder Autotelefonen durch Fahrzeugführer,
- Neuregelung der zulässigen Ladungslängen,
- Einführung einer Ankündigungstafel für Autohöfe.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

a) Öffentliche Haushalte

Bund und Länder werden, abgesehen von vernachlässigbarem Vollzugsaufwand bei den Ländern für geringfügige Anpassung der Tatbestandskataloge, nicht mit Kosten belastet. Den Kommunen entstehen Kosten für Verkehrszeichen und gegebenenfalls Markierungen, soweit auf Grund der Verordnung künftig verstärkt Tempo 30-Zonen angeordnet werden. Diese sind aber gemessen am mit der bisherigen Regelung verbundenen Umgestaltungsaufwand gering. Eine Auswirkung auf Einzelpreise und das Preisniveau ist nicht zu erwarten.

b) Wirtschaft und Bürger

Für die Unternehmen entstehen durch die Neuregelung zum Telefonieren für den Fahrzeugführer geringe Mehrbelastungen durch die erforderliche Anschaffung von Zusatzausstattungen zum Mobil- oder Autotelefon, wenn die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ständig erreichbar sein müssen. Diese Belastung ist gemessen an den Risiken, die mit der Benutzung eines Mobil- oder Autotelefon bei Aufnahmen oder Halten des Telefons oder Telefonhörers für die Verkehrssicherheit verbunden sind, gering. Im Übrigen ist die Mehrbelastung durch organisatorische Maßnahmen vermeidbar. Gleiches gilt für die Mehrbelastungen der Bürgerinnen und Bürger infolge der Neuregelung.

Bundesrat

Drucksache 599/00

29.09.00

Vk - In - R - U

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit**

**Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften (... ÄndVStVR)**

Der Chef des Bundeskanzleramtes
022 (323) - 920 01 - Str 217/00

Berlin, den 29. September 2000

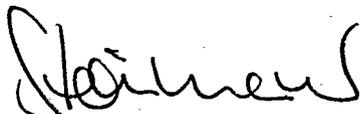
An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit zu erlassende

Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
(... ÄndVStVR)

mit Begründung und Vorblatt.

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



Dr. Frank-Walter Steinmeier

**Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften (... ÄndVStVR)**

Vom 2000

Auf Grund

- des § 5b Abs. 3, des § 6 Abs. 1 Nr. 3 erster Halbsatz, Nr. 3 Buchstabe h und des § 26a des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, § 5b Abs. 3 zuletzt geändert durch Artikel 1 Nr. 9 Buchstabe b des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747), § 6 Abs. 1 Nr. 3 zuletzt geändert durch Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee Dreifachbuchstabe aaa des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747), § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe h eingefügt durch Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee Dreifachbuchstabe bbb des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747), § 26a eingefügt durch Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090) und geändert durch Artikel 1 Nr. 15 des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747) und
- in Verbindung mit Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungs-Gesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705) und dem Organisationserlass vom 27. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3288)

verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,
und auf Grund

- des § 6 Abs. 1 Nr. 5a, Nr. 15 und des § 6 Abs. 2a des Straßenverkehrsgesetzes, in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, § 6 Abs. 1 Nr. 5a eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721), § 6 Abs. 1 Nr. 15 eingefügt durch Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd des Gesetzes vom 6. April 1980

- (BGBl. I S. 413), § 6 Abs. 2a neu gefasst durch Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe c des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747) und
- in Verbindung mit Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungs-Gesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705) und dem Organisationserlass vom 27. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3288)
- verordnen das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S. 38), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1654), wird wie folgt geändert:

1. In § 7 Abs. 4 werden nach den Wörtern „dass sich diese Fahrzeuge“ die Wörter „unmittelbar vor Beginn der Verengung“ eingefügt.
2. Nach § 9 wird folgender neuer § 9a eingefügt:

„§ 9a Kreisverkehr

(1) Ist an der Einmündung in einen Kreisverkehr Zeichen 215 (Kreisverkehr) unter Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren!) angeordnet, hat der Verkehr auf der Kreisfahrbahn Vorfahrt. Bei der Einfahrt in einen solchen Kreisverkehr ist die Benutzung des Fahrtrichtungsanzeigers unzulässig. Innerhalb des Kreisverkehrs ist das Halten auf der Fahrbahn verboten.

(2) Die Mittelinsel des Kreisverkehrs darf nicht überfahren werden. Ausgenommen davon sind Fahrzeuge, denen wegen ihrer Abmessungen das Befahren des Kreisverkehrs sonst nicht möglich wäre. Mit ihnen darf die Mittelinsel überfahren werden, wenn eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“

3. § 22 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Fahrzeug und Ladung dürfen zusammen nicht breiter als 2,55 m und nicht höher als 4 m sein. Fahrzeuge, die für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke eingesetzt werden, dürfen, wenn sie mit land- oder forstwirtschaftlichen Erzeugnissen oder Arbeitsgeräten beladen sind, samt Ladung nicht breiter als 3 m sein. Sind sie mit land- oder forstwirtschaftlichen Erzeugnissen beladen, dürfen sie samt Ladung höher als 4 m sein. Kühlfahrzeuge dürfen nicht breiter als 2,6 m sein.“

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Ladung darf bis zu einer Höhe von 2,5 m nicht nach vorn über das Fahrzeug, bei Zügen über das ziehende Fahrzeug hinausragen. Im übrigen darf der Ladungsüberstand nach vorn bis zu 50 cm über das Fahrzeug, bei Zügen bis zu 50 cm über das ziehende Fahrzeug betragen.“

c) In Absatz 4 Satz 2 wird die Angabe „20 m“ durch die Angabe „20,75 m“ ersetzt.

4. § 23 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 wird nach den Wörtern „durch die Besetzung,“ das Wort „Tiere,“ eingefügt.

b) Nach Absatz 1 wird folgender neuer Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Dem Fahrzeugführer ist die Benutzung eines Mobil- oder Autotelefon untersagt, wenn er hierfür das Mobiltelefon oder den Hörer des Autotelefon aufnimmt oder hält. Dies gilt nicht, wenn das Fahrzeug steht und bei Kraftfahrzeugen der Motor ausgeschaltet ist.“

5. § 35 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1a wird wie folgt gefasst:

„(1a) Absatz 1 gilt entsprechend für ausländische Beamte, die auf Grund völkerrechtlicher Vereinbarungen zur Nacheile oder Observation im Inland berechtigt sind.“

b) Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

„(7) Messfahrzeuge der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (§ 66 des Telekommunikationsgesetzes) dürfen auf allen Straßen und Straßenteilen zu allen Zeiten fahren und halten, soweit ihr hoheitlicher Einsatz dies erfordert.“

6. In § 39 wird nach Absatz 1 folgender neuer Absatz 1a eingefügt:

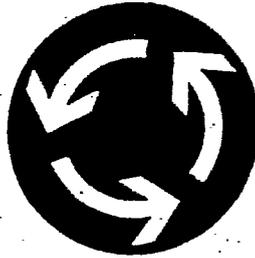
„(1a) Innerhalb geschlossener Ortschaften ist abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen (Zeichen 274.1) zu rechnen.“

7. § 41 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Satz „Andere Fahrtrichtungen werden entsprechend vorgeschrieben.“ werden folgendes Zeichen 215 und folgende Bildunterschrift eingefügt:

„Zeichen 215



Kreisverkehr“

bb) In der Erläuterung zu Zeichen 220 (Einbahnstraße) werden in Satz 2 die Wörter „versuchsweise bis zum 31. Dezember 2000“ gestrichen.

b) Absatz 2 Nr. 6 Satz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) die mit einer G-Kat-Plakette oder einer amtlichen Plakette gekennzeichnet sind, die nach dem Anhang zu § 40c Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 18. April 1997 (BGBl. I S. 805) oder in den Fällen des § 40e Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung des Art. 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 19. Juli 1995 (BGBl. I S. 930) erteilt worden ist, oder“

bb) Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) mit denen Fahrten zu besonderen Zwecken im Sinne des § 40d Abs. 1 Nr. 1 bis 6 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung des Art. 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 19. Juli 1995 (BGBl. I S. 930) oder zur sozialen Betreuung der Bevölkerung in dem Verbotsgbiet durchgeführt werden.“

c) Absatz 2 Nr. 7 wird wie folgt geändert:

aa) In der Bildunterschrift zu den Zeichen 274.1 und 274.2 werden die Wörter „der Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit“ durch die Wörter „der Tempo 30-Zone“ ersetzt.

bb) Die Erläuterung zu den Zeichen 274.1 und 274.2 wird wie folgt gefasst:

„Die Zeichen bestimmen Beginn und Ende der Tempo 30-Zone. Mit den Zeichen kann auch eine niedrigere Zonengeschwindigkeit, zum Beispiel verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, angeordnet sein. Es ist verboten, innerhalb der Zone mit einer höheren Geschwindigkeit zu fahren als angegeben.“

d) Dem Absatz 3 Nr. 3 Buchstabe b wird folgender neuer Satz 4 angefügt:

„Begrenzt die durchgehende Linie die Mittelinsel eines Kreisverkehrs, darf sie nur im Fall des § 9a Abs. 2 Satz 2 überfahren werden.“

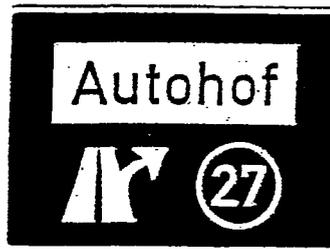
e) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Auffällige Einrichtungen wie gelbe Markierungen, gelbe Markierungsknopfreihen, Reihen von Markierungsleuchtknöpfen oder rot-weißen Leitmarken heben die durch Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) und Leitlinien (Zeichen 340) gegebenen Anordnungen auf. Fahrzeuge dürfen sie nicht überqueren und nicht über ihnen fahren. Für Reihen von Markierungsleuchtknöpfen gilt dies nur, wenn sie eingeschaltet sind. Nur wenn die auffälligen Einrichtungen so aufgebracht sind, dass sie wie Leitlinien aussehen, dürfen sie überquert werden, wenn der Verkehr dadurch nicht gefährdet wird.“

8. In § 42 Abs. 8 Nr. 3 werden nach der Erläuterung zu Zeichen 448 folgende Sätze und folgendes Zeichen 448.1 eingefügt:

„Ein Autohof in unmittelbarer Nähe einer Autobahnanschlussstelle wird angekündigt durch die Hinweisbeschilderung

Zeichen 448.1



Der Autohof wird einmal am rechten Fahrbahnrand 500 bis 1000 m vor der Ankündigungstafel (Zeichen 448) angekündigt. Auf einem Zusatzschild wird durch grafische Symbole der Leistungsumfang des Autohofs dargestellt.“

9. § 45 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1a wird nach Nummer 4a folgende neue Nummer 4b eingefügt:

„4b. hinsichtlich örtlich und zeitlich begrenzter Maßnahmen zum Schutz kultureller Veranstaltungen, die außerhalb des Straßenraumes stattfinden und durch den Straßenverkehr, insbesondere durch den von diesem ausgehenden Lärm, erheblich beeinträchtigt werden,“

- b) Absatz 1b wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 Nr. 3 wird nach dem Wort „Fußgängerbereichen“ das Komma durch das Wort „und“ ersetzt und die Wörter „und geschwindigkeitsbeschränkten Zonen“ gestrichen.

bb) In Satz 2 werden nach den Wörtern „verkehrsberuhigten Bereichen“ das Komma und die Wörter „geschwindigkeitsbeschränkten Zonen“ gestrichen.

c) Nach Absatz 1b wird folgender neuer Absatz 1c eingefügt:

„(1c) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichenanlagen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340), benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel „rechts vor links“ gelten.“

d) Die Absätze 1c und 1d werden zu Absätzen 1d und 1e.

e) Absatz 9 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“

10. In § 49 Abs. 1 wird nach Nummer 9 folgende neue Nummer 9a eingefügt:

„9a. das Verhalten bei der Einfahrt in einen Kreisverkehr oder im Kreisverkehr nach § 9a,“

11. Dem § 53 wird folgender Absatz 15 angefügt:

„(15) Autohofhinweistafeln, die auf Grund der Verkehrsblattverlautbarung vom 24. Oktober 1994 (VkB1. 1994, S. 699) vor Inkrafttreten des Zeichens 448.1

angeordnet und aufgestellt worden sind, behalten bis zum 31. Dezember 2005 ihre Gültigkeit."

Artikel 2

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Bußgeldkatalog-Verordnung vom 4. Juli 1989 (BGBl. I S. 1305, 1447), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. Februar 2000 (BGBl. I S. 141), wird wie folgt geändert:

- 1. In § 1 Abs. 5 Satz 1 wird die Angabe „450 Deutsche Mark“ durch die Angabe „950 Deutsche Mark“ ersetzt.
- 2. Die Anlage zu § 1 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach der Überschrift „Autobahnen und Kraftfahrstraßen“ wird folgende neue Nummer 16a eingefügt:

Lfd.Nr.	Tatbestand	StVO	Regelsatz in DM und Fahrverbot
„16a	Autobahn oder Kraftfahrstraße mit einem Fahrzeug benutzt, dessen Höhe zusammen mit der Ladung mehr als 4,20 m betrug	§ 18 Abs. 1 Satz 2 § 49 Abs. 1 Nr. 18	80"

- b) Nach Nummer 25 wird folgende neue Nummer 25a eingefügt:

Lfd.Nr.	Tatbestand	StVO	Regelsatz in DM und Fahrverbot
„25a	Fahrzeug geführt, dessen Höhe zusammen mit der Ladung mehr als 4,20 m betrug	§ 22 Abs. 2 Satz 1 § 49 Abs. 1 Nr. 21	80"

- c) In Nummer 49 wird in der Tatbestandsspalte das Wort „Zulassungszeitraums“ durch das Wort „Betriebszeitraums“ ersetzt.

- d) In Nummer 49a wird in der Tatbestandsspalte das Wort „Zulassungszeitraums“ durch das Wort „Betriebszeitraums“ ersetzt.
- e) In Nummer 53 wird in der StVZO-Spalte nach der Angabe „§ 32 Abs. 1 bis 4“ die Angabe „,9“ eingefügt.
- f) In Nummer 54 wird in der StVZO-Spalte nach der Angabe „§ 32 Abs. 1 bis 4“ die Angabe „,9“ eingefügt.

Artikel 3

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

In Nummer 5.22 der Anlage 13 zu § 40 der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214) in der Fassung des Artikels 2 Nr. 3 der Verordnung vom 25. Februar 2000 (BGBl. I S. 141) wird das Wort „Zulassungszeitraums“ durch das Wort „Betriebszeitraums“ ersetzt.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich der Sätze 2 und 3 am *[Einsetzen: erster Tag des zweiten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats]* in Kraft. Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb und Nr. 8 treten am *[Einsetzen: erster Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats]* in Kraft. Artikel 2 und Artikel 3 treten am *[Einsetzen: erster Tag des dritten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats]* in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen

Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Begründung

I. Allgemeines

1. Wesentlicher Inhalt

Die Verordnung dient der Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr, dem stärkeren Schutz der Wohnbevölkerung vor Emissionen des Straßenverkehrs und der Anpassung an neuere kraftfahrzeug- und verkehrstechnische Entwicklungen. Im Zentrum steht die Neuregelung der Tempo 30-Zonen innerhalb geschlossener Ortschaften.

Nachdem mehr als 10 Jahre durchweg positive Erfahrungen mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen gewonnen werden konnten, wird nunmehr dem Wunsch der Kommunen nach Reduzierung des bislang hohen Anforderungsniveaus für die Einrichtung von Tempo 30-Zonen Rechnung getragen.

Die gesetzliche Innerortshöchstgeschwindigkeit nach § 3 Abs. 3 Nr. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bleibt unverändert 50 km/h. Die Möglichkeit, abseits der Hauptverkehrsstraßen Tempo 30-Zonen einzurichten, wird jedoch wesentlich erleichtert. Gleichzeitig wird ein Beitrag zur einheitlichen Rechtsanwendung geleistet, indem die wesentlichen Voraussetzungen und Ausschlusskriterien für die Anordnung solcher Zonen in den Verordnungsrang erhoben werden (§ 45 Abs. 1c (neu) StVO). Bislang waren sie in den Verwaltungsvorschriften zur StVO geregelt, die anders als die Verordnung den obersten Landesbehörden einen erheblichen Dispositionsspielraum eröffnen.

Auch künftig wird der weit überwiegende Anteil der innerörtlichen Verkehrsleistungen auf Straßen mit der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h nach § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO erbracht werden. Gemessen an der Länge des innerörtlichen Straßennetzes kann aber künftig der Anteil, der mit einer Tempo 30-Zonen-Anordnung verkehrsberuhigt ist, überwiegen. Dies erfordert zusätzlich zu den Regelungen in § 45 Abs. 1c (neu) StVO eine Klarstellung in § 39 Abs. 1a (neu) StVO.

Das größere Gewicht der Tempo 30-Zonen im Rahmen der Regelungen der Innerortshöchstgeschwindigkeit wird auch dadurch betont, dass der bisherige Begriff „geschwindigkeitsbeschränkte Zone“ aufgegeben und durch „Tempo 30-Zone“ ersetzt wird.

Der Einfluss der Kommunen auf die straßenverkehrsbehördliche Anordnung wird gestärkt. Zwar bleibt es in der StVO bei der bisherigen Regelung, dass die Anordnung nur im Einvernehmen mit der Kommune von der Straßenverkehrsbehörde vorgenommen werden kann. Ein zunächst von den Kommunalen Spitzenverbänden verfolgtes „kommunales Antragsrecht“, das eine Anordnungspflicht der Straßenverkehrsbehörde zur Folge gehabt hätte, konnte nicht aufgenommen werden, da es sich bei der Straßenverkehrs-Ordnung um Bundesrecht handelt, das die Bundesländer als eigene Angelegenheit ausführen (Art. 84 Abs. 1 GG). In der Verwaltungsvorschrift zu § 45 Abs. 1c (neu) wird jedoch klar gestellt, dass einem auf Tempo 30-Zonen-Anordnung gerichteten Antrag der Kommunen zu entsprechen ist, wenn die einschlägigen Maßgaben der Verordnung und der entsprechenden Verwaltungsvorschrift erfüllt sind oder mit der Anordnung erfüllt werden können.

Die Kraftfahrzeugführer werden künftig die Straßen in Tempo 30-Zonen deutlich von Straßen außerhalb solcher Zonen unterscheiden können. Die Anordnung von Zeichen 274.1 wird durch die grundsätzliche Vorfahrtregel „rechts vor links“, das ausnahmslose Fehlen von Lichtzeichen, Fahrstreifenbegrenzungen und Leitlinien sowie benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen unterstützt. Bau-liche Veränderungen (Einengungen, Schwellen etc.) dürfen hingegen künftig nicht mehr erwartet werden. Statt dessen sollen erforderliche Verengungen des Fahrbahnquerschnitts durch Markierung von Parkständen und Sperrflächen ausreichen.

Weitere wesentliche Inhalte:

Durch eine neue Vorschrift zum Verhalten in bestimmten Kreisverkehren und die Einführung der „blauen Ronde mit drei gekrümmten Pfeilen entgegen dem Uhrzeigersinn“ als neues Vorschriftzeichen für den Kreisverkehr wird der gewachsenen Bedeutung von Kreisverkehren im Verkehrsalltag Rechnung getragen. Die Kombination des neuen Zeichens 215 (Kreisverkehr) mit dem Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren!) an allen Einmündungen des Kreisverkehrs zeigt künftig die Geltung besonderer Verkehrsregeln für den Kreisverkehr an.

Die Neuregelung der Benutzung eines Mobil- oder Autotelefons durch den Fahrzeugführer trägt dem Umstand Rechnung, dass sich im Straßenverkehr ein neues abstrakt verkehrsgefährdendes Verhalten verbreitet hat, dem Einhalt geboten werden muss.

Zudem werden die Bußgeldregelsätze für gefährliche Ladungshöhenüberschreitungen bei Lastkraftwagen heraufgesetzt.

2. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge

Bund und Ländern entstehen, abgesehen von vernachlässigbarem Vollzugsaufwand bei den Ländern für die geringfügige Anpassung der Tatbestandskataloge, keine zusätzlichen Kosten. Soweit auf Grund der Verordnung künftig verstärkt Tempo 30-Zonen angeordnet werden, entstehen den Kommunen Kosten für Verkehrszeichen und gegebenenfalls Markierungen. Diese sind aber gemessen an dem mit der bisherigen Regelung verbundenen Umgestaltungsaufwand deutlich geringer. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

Für die Unternehmen entstehen durch die neue Regelung zum Telefonieren geringe Mehrbelastungen, jedoch nur dann, wenn die ständige sofortige telefonische Erreichbarkeit von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch sicher gestellt sein muss, wenn das Fahrzeug nicht steht und bei Kraftfahrzeugen der Motor abgestellt ist. Dafür ist nach heute bestehenden technischen Gegebenheiten eine Zusatzausstattung erforderlich, die in einfacher Ausführung bereits für

deutlich weniger als 100,-- DM erhältlich ist. Diese, im Übrigen durch organisatorische Maßnahmen wie „Anrufumleitung auf die Mailbox und Rückruf während einer Fahrtunterbrechung“ vermeidbare Belastung, ist gemessen an den Risiken der unregelmäßigen Benutzung eines Telefons für die Verkehrssicherheit gering. Zuletzt Genanntes gilt auch für die Bürgerinnen und Bürger, auf die entsprechende Belastungen ebenfalls zukommen. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich auch daraus nicht.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung der StVO)

1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 7 Abs. 4)

Bei endenden Fahrstreifen ist das Reißverschlussverfahren bereits rechtlich eindeutig geregelt. Vielfach wird es jedoch durch die Verkehrsteilnehmer, indem sie sich zu früh auf den weiterführenden Fahrstreifen einordnen, fehlerhaft praktiziert. Die Änderung verdeutlicht dem Fahrzeugführer, dass der Übergang auf den durchgängig befahrbaren Fahrstreifen erst am Beginn der Engstelle vorzunehmen ist.

2. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 9a)

Der Kreisverkehr als eine besondere Knotenpunktform erfährt in Deutschland eine „Renaissance“. Dies wirft verkehrsrechtliche Fragen auf, die aus Gründen der Verkehrs- und Rechtssicherheit beantwortet werden müssen.

An die Kombination des neuen Zeichens 215 „Kreisverkehr“ (blaue Ronde mit drei gekrümmten weißen Pfeilen entgegen dem Uhrzeigersinn) mit Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren!) an allen Einmündungen des Kreisverkehrs werden besondere Verhaltensregeln für den Kreisverkehr geknüpft; insbesondere die Vorfahrt für den Verkehr im Kreis sichert die Leistungsfähigkeit der Kreisverkehre. Dadurch wird das vorfahrtgebende Zeichen im Kreisverkehr entbehrlich. Zeichen

205 bleibt jedoch erforderlich, da von dem neuen Zeichen 215 keine vorfahrtregelnde Anordnung ausgehen kann.

Mit Absatz 1 Satz 2 wird bei Einfahrt in einen Kreisverkehr mit der o.g. Zeichen-Kombination die Pflicht zur Setzung des Fahrtrichtungsanzeigers nach rechts aufgegeben. Damit soll die in der Praxis vor allem in kleinen Kreisverkehren immer wieder aufgetretene Unsicherheit zur Zeichensetzung ausgeräumt werden. Kleine Kreisverkehrsplätze zeichnen sich durch eine dichte Abfolge von Ein- und Ausfahrten aus. Hier ist das Setzen des „Blinkers“ bei der Einfahrt in den und das Zurücknehmen des Blinkers im Kreisverkehr sowie das erneute Setzen vor Verlassen des Kreisverkehrs kaum noch praktikabel. Vor allem kann ein bei der Einfahrt „rechts“ gesetzter Fahrtrichtungsanzeiger Risiken eröffnen, da andere Verkehrsteilnehmer irrtümlich annehmen können, dass der Kreisverkehr bereits an der nächsten Ausfahrt wieder verlassen werden soll.

Bei der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr muss es aus Verkehrssicherheitsgründen bei der allgemeinen Blinkpflicht bleiben. Hier ist die Blinkpflicht zur Orientierung des in den Kreisverkehr einbiegenden Verkehrsteilnehmers unverzichtbar, der dem Verkehr im Kreisverkehr die Vorfahrt zu gewähren hat. Eine besondere Regelung für die Ausfahrt aus dem Kreisverkehr ist entbehrlich, weil es sich um einen Abbiegevorgang handelt, für den § 9 Abs. 1 Satz 1 die allgemeine Pflicht zur Setzung des Fahrtrichtungsanzeigers vorschreibt.

Absatz 1 Satz 3 verbietet das Halten auf der Kreisfahrbahn von Kreisverkehren mit der oben genannten Zeichen-Kombination, um den Verkehr auf der Kreisfahrbahn flüssig zu gestalten.

Absatz 2 behandelt besondere Regelungen für Kreisverkehre, die wegen ihrer geringen Abmessung mit einer überfahrbaren Mittelinsel ausgestaltet sind.

Nach Satz 3 gilt für das nur im Ausnahmefall erlaubte Überfahren der Mittelinsel der höchste Sorgfaltsmaßstab der Straßenverkehrs-Ordnung.

Zur Notwendigkeit siehe auch Begründung zu Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a), Doppelbuchstabe aa) und Buchstabe d).

3. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 22)

Zu Buchstabe a)

Die Änderung zur Ladungsbreite beim Transport land- oder forstwirtschaftlicher Arbeitsgeräte vollzieht die maximal zulässige Breite von 3 m für land- und forstwirtschaftliche Arbeits- oder Anbaugeräte gemäß § 32 Abs. 1 Nr. 2 StVZO nach. So wird der Transport von Arbeits- oder Anbaugeräten mit einer Breite von mehr als 2,55 m zur landwirtschaftlichen Arbeitsstelle erleichtert, die bislang nur in Längsrichtung verladen werden konnten. Aus Verkehrssicherheitsgründen muss es für die Arbeits- oder Anbaugeräte weiter bei der maximal zulässigen Höhe von 4 m bleiben. Die Änderung macht die redaktionelle Anpassung der ganzen Vorschrift notwendig.

Zu Buchstabe b)

Bislang darf die Ladung nach vorn nicht über das Fahrzeug, bei Zügen nicht über das ziehende Fahrzeug hinausragen. Satz 1 legt fest, dass dieses Verbot des Ladungsüberstandes nach vorn nur noch bis zu einer Höhe von 2,5 m gilt. Bis zu dieser Höhe gebietet es die Verkehrssicherheit zum Schutze vorausfahrender Kraftfahrzeugführer, Fußgänger und Radfahrer, den Raum über der Fahrbahn freizuhalten.

Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit ist es vertretbar, ab einer Höhe von 2,5 m einen geringfügigen Ladungsüberstand von bis zu 50 cm zuzulassen. Die Änderung in Satz 2 trägt dem Rechnung.

Zu Buchstabe c)

Die Erweiterung der Länge von bislang höchstzulässigen 20 m auf 20,75 m für Fahrzeug oder Zug samt Ladung vollzieht die Erweiterung der höchstzulässigen Länge von bislang 18 m auf 18,75 m in § 32 Abs. 4 S. 1 Nr. 4 i.V.m. Absatz 7 StVZO nach.

4. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 23)

Zu Buchstabe a)

Die Änderung trägt dem Umstand Rechnung, dass nach der Einfügung des § 90a BGB Tiere nicht mehr unter den Begriff „Sachen“ zu subsumieren sind.

Zu Buchstabe b)

Die Vorschrift regelt die Benutzung eines Mobil- oder Autotelefons durch den Fahrzeugführer, also auch den Radfahrer. Sie gewährleistet, dass der Fahrzeugführer während der Benutzung des Mobil- oder Autotelefons beide Hände für die Bewältigung der Fahraufgabe frei hat. Die Benutzung schließt neben dem Gespräch im öffentlichen Fernsprechnet sämtliche Bedienfunktionen wie das Anwählen, die Versendung von Kurznachrichten oder das Abrufen von Daten im Internet etc. ein.

Der Fahrzeugführer darf das Mobil- oder Autotelefon benutzen, wenn er dazu das Telefon nicht aufnehmen oder halten muss. Insoweit soll es der Verantwortung des Fahrzeugführers überlassen bleiben, ob er in Kenntnis der auch dann noch bestehenden Risiken der mentalen Überlastung und Ablenkung von der eigentlichen Fahraufgabe ein Telefongespräch führt. Gleiches gilt für das Betätigen der weiteren Bedienfunktionen, die unter der genannten Bedingung ebenfalls weiter erlaubt bleiben. Auch insoweit obliegt es der Verantwortung des Fahrzeugführers, die davon ausgehenden Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, z.B. durch die Anwahl mittels Sprachsteuerung oder zumindest durch die Eingabe von Kurzwahlnummern, um den Wahlvorgang möglichst wenig ablenkend zu gestalten.

Mit der Änderung wird der Aufforderung der Verkehrsminister und -senatoren der Bundesländer vom 21./22.04.1999 entsprochen.

Eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus dem Jahr 1997 hat ergeben, dass 1996 20 Tote, 100 Schwer- und 450 Leichtverletzte

dem Telefonieren am Steuer zumindest mitursächlich zuzurechnen waren. Hinzu kam eine nicht abschätzbare Dunkelziffer. 1996 gab es in Deutschland rund 5,5 Millionen Mobiltelefone, heute dürften es über 20 Millionen sein und es ist davon auszugehen, dass die Zahl in den nächsten Jahren weiter dynamisch ansteigen wird. Zudem ist die Benutzung des Telefons am Steuer nicht mehr – wie noch für 1996 festgestellt - nur bei erfahrenen Fahrzeugführern mit hohen Jahresfahrleistungen und gut ausgestatteten, relativ neuen Fahrzeugen verbreitet, sondern gehört mittlerweile zum alltäglichen Verhalten im Verkehrsgeschehen. Es wäre zwar eine grobe Vereinfachung, würde man entsprechend der Zunahme der Handy-Besitzer eine parallele Entwicklung bei den auf die Benutzung eines Mobiltelefons am Steuer zurückzuführenden Zahlen der Verletzten und tödlich Verunglückten annehmen. Doch dürfte der Telefonbenutzung am Steuer heute eine wesentlich höhere Relevanz für die Verkehrssicherheit zuzumessen sein als noch 1996.

Wissenschaftliche Untersuchungen haben ergeben, dass sich durch die Benutzung einer Freisprecheinrichtung während des Telefongesprächs sowohl die Unsicherheits-Fehler (spätes Bremsen, Nichteinhalten der Fahrspur etc.) als auch die Fahrfehler (Übersehen von Verkehrszeichen, Fahrten in die falsche Richtung etc.) im Vergleich zu einem Gespräch ohne Freisprecheinrichtung um mehr als 50 % reduzieren lassen. Zwar kann auch eine Freisprecheinrichtung der vom Inhalt eines schwierigen Telefongesprächs ausgehenden mentalen Überlastung und Ablenkung von der eigentlichen Fahraufgabe keinen wirksamen Riegel vorschieben. Auch die besonders von der Fahraufgabe ablenkenden weiteren Bedienvorgänge wie z.B. der Wählvorgang lassen sich nicht durch eine Freisprecheinrichtung, sondern nur durch Sprachsteuerung in ihrem Gefährdungspotenzial entschärfen. Während des Gesprächs selbst bietet eine Freisprecheinrichtung jedoch, weil beide Hände für die eigentlichen Fahraufgaben zur Verfügung stehen, entscheidende Sicherheitsvorteile. Dies gilt für den Kraftfahrzeugverkehr, ist aber auch für den Fahrradverkehr so offenkundig, dass es zur Rechtfertigung des Verbotes auch für diese Art der Verkehrsteilnahme keiner weiteren Untersuchung bedarf.

Auf technische Vorgaben über die Gestaltung einer Einrichtung, die während der Benutzung das Aufnehmen oder Halten des Mobiltelefons oder des Hörers des Autotelefon entbehrlich macht, wird zunächst verzichtet, um technische Entwicklungen, die der Verkehrssicherheit bei der Benutzung eines Telefons entgegen kommen, nicht zu behindern. Der Gesetzgeber erwartet von der Industrie, dass alle Bedienfunktionen, darunter vor allem der Wählvorgang durch z.B. Sprachsteuerung und optimiertes Bedien- und Anzeigesystem, verkehrssicherer gestaltet werden.

Satz 2 erlaubt die Benutzung eines Mobil- oder Autotelefon durch den Fahrzeugführer unter den dort genannten Voraussetzungen. Damit bleibt die Benutzung bei längerem Stillstand wie z.B. im Stau oder bei längerem Halt vor einer geschlossenen Bahnschranke mittels Aufnehmen oder Halten des Telefons oder Telefonhörers weiter erlaubt. Bei verkehrsbedingter Fahrtunterbrechung von kürzerer Dauer wie z.B. Warten vor einer roten Ampel oder im Stop-and-Go-Verkehr wird der Kraftfahrzeugführer den Motor nicht abschalten, da er vom unmittelbaren Bestehen der Weiterfahrt ausgeht.

5. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 35)

Zu Buchstabe a)

Die Änderung trägt dem Umstand Rechnung, dass in internationalen Verträgen über polizeiliche Zusammenarbeit die Gewährung von Vorrechten im Straßenverkehr über die Nachteile hinaus auch bei der Observation vorgesehen ist.

Der Kreis der berechtigten Beamten ergibt sich aus dem jeweiligen völkerrechtlichen Vertrag. Dazu können neben Polizeibeamten auch Beamte des Zollfahndungsdienstes gehören. So bezieht z.B. Artikel 40 des Übereinkommens zur Durchführung des Übereinkommens von Schengen vom 14. Juni 1985 (BGBl. II 1993 S. 1013) Zollbeamte ausdrücklich ein.

Zu Buchstabe b)

Bislang umfasst Absatz 7 Satz 1 potenziell alle Postunternehmen, die Universaldienstleistungen nach dem Postgesetz (PostG) erbringen. Das PostG sieht die Auferlegung von Grundversorgungspflichten nur für den Fall vor, dass das in § 11 PostG umschriebene Mindestangebot an Postdienstleistungen nicht bereits durch den Markt erbracht wird oder zu erwarten ist, dass entsprechende Leistungsstörungen eintreten werden. Eine entsprechende Grundversorgungspflicht ist aber bisher keinem Unternehmen auferlegt worden.

Mithin geht die geltende Fassung des § 35 Abs. 7 Satz 1 entweder ins Leere oder führt bei extensiver Auslegung zu der nicht vertretbaren Konsequenz, dass alle Postdienstleister Sonderrechte im Straßenverkehr in Anspruch nehmen könnten.

Sonderrechte im Straßenverkehr werden durch § 35 StVO aber nur Institutionen zugestanden, die hoheitlich tätig sind (Polizei, Feuerwehr) oder die hoheitliche Aufgaben erfüllen (Rettungsdienst). Privaten Dienstleistern ständen hingegen nie Sonderrechte im Straßenverkehr zu. Würden solche eröffnet, könnten entsprechende Forderungen anderer Wirtschaftsbereiche kaum mehr abgelehnt werden, ohne den Anschein der Willkür zu erwecken. Die Vielzahl der dann potenziell Sonderberechtigten wäre wegen der damit einhergehenden Beeinträchtigung des allgemeinen Verkehrs nicht hinnehmbar.

Die Streichung des Satz 1 in Absatz 7 trägt diesem Umstand Rechnung. Für die Messfahrzeuge der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post muss es auch künftig im Hinblick auf ihre hoheitliche Tätigkeit bei den Sonderrechten im Straßenverkehr bleiben. Die in der Neuregelung erfolgte redaktionelle Anpassung verfolgt diesen Zweck.

6. Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 39)

Die Änderung ist Teil mehrerer Neuregelungen zu den Tempo 30-Zonen, durch die dieser durch Verkehrszeichen angeordneten zonenbezogenen Höchstge-

schwindigkeit ein größeres Gewicht beigemessen wird. Zur Begründung siehe auch zu Artikel 1 Nr. 9 Buchstabe c) und Buchstabe e).

Neben der Festlegung eindeutiger gesetzlicher Anforderungen an die künftig für eine Zonen-Anordnung in Frage kommende Straßen in § 45 Abs. 1c (neu) StVO ist aus Verkehrssicherheitsgründen zusätzlich eine Ergänzung des § 39 StVO angezeigt.

Durch die Änderung wird hervorgehoben, dass der Fahrzeugführer abseits der Vorfahrtstraßen grundsätzlich mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen rechnen muss. Der Fahrzeugführer kann sich damit kaum mehr darauf berufen, dass er eine konkrete Tempo 30 km/h-Anordnung übersehen habe.

Die Neuregelung dient zudem der Rechtssicherheit. § 39 Abs. 1 weist die Verkehrsteilnehmer darauf hin, dass sie örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort antreffen werden, wo dies auf Grund der besonderen Umstände „zwingend geboten“ ist. Da die Anordnung von Tempo 30-Zonen nicht nur zur Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, sondern z.B. auch zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erfolgen kann, werden etwaige Rechtsunsicherheiten, ob auch in diesen Fällen eine Zonen-Anordnung als „zwingend geboten“ im Sinne der Vorschrift anzusehen ist, ausgeschlossen.

7. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 41)

Zu Buchstabe a) (Absatz 2 Nr. 2), Doppelbuchstabe aa) (Zeichen 215)

Durch die Einstellung des neuen Zeichens 215 (Kreisverkehr) wird die in dem auch für Deutschland als Signatarstaat verbindlichen Übereinkommen vom 8. November 1968 über Straßenverkehrszeichen enthaltene blaue Ronde mit drei gekrümmten weißen Pfeilen, die entgegen dem Uhrzeigersinn weisen (Zeichen D 3), in die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung übernommen. Das Zeichen gibt ausschließlich die Fahrtrichtung im Kreisverkehr vor.

Die Einführung ist erforderlich, weil vor allem in kleinen Kreisverkehren mit geringem Durchmesser das Zeichen 209 (Vorgeschriebene Fahrtrichtung: Rechts)

nicht mehr ausreicht, um die vorgeschriebene Fahrtrichtung auf der Kreisfahrbahn zu verdeutlichen. Dies gilt um so mehr, weil eine überfahrbar ausgestaltete Mittelinsel in „Mini-Kreisverkehren“ keinen Raum mehr für die Anbringung des Zeichens 211 (Vorgeschriebene Fahrtrichtung: Hier rechts) zulässt.

Die Einführung ist zudem erforderlich, weil das Zeichen 215 in Kombination mit Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren!) künftig die Vorfahrtregelung im Kreisverkehr bestimmt. Zur Notwendigkeit des Zeichens 215 siehe auch Begründung zu Artikel 1 Nr. 2.

Schließlich haben sich im Rahmen der Vorberatungen zur Änderung des oben genannten Übereinkommens über den Straßenverkehr die Vertragsstaaten weit überwiegend für eine spezielle Vorfahrtregel zugunsten der Kreisfahrbahn ausgesprochen, wenn der Kreisverkehr – wie jetzt vorgesehen - mit der genannten Zeichenkombination gekennzeichnet ist. Gegenstimmen hat es nicht gegeben. Mit der Einstellung einer entsprechenden Regelung in das Übereinkommen ist deshalb bei der nächsten Revision zu rechnen. Wegen des vor allem für „Mini-Kreisverkehre“ bestehenden Regelungsbedarfs ist es mithin geboten, im Vorgriff auf die zu erwartende internationale Regelung schon jetzt die Vorfahrtregelung an die bezeichnete Schilderkombination zu knüpfen.

Zu Buchstabe a) (Absatz 2 Nr. 2), Doppelbuchstabe bb) (Erläuterung zu Zeichen 220)

Seit dem 01.09.1997 dürfen bestimmte Einbahnstraßen versuchsweise bis zum 31.12.2000 für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet werden. Die bisher mit der Versuchsregelung in den Kommunen gewonnenen positiven Erfahrungen rechtfertigen es schon jetzt, eine weitere Befristung nicht mehr vorzusehen.

Zu Buchstabe b)

Das Zusatzzeichen „Freistellung vom Verkehrsverbot nach § 40 Abs. 2 BImSchG bezog sich bislang auf die §§ 40a ff. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) (sog. Ozonregelung). Diese Vorschriften sind mit Ende

des Jahres 1999 ausgelaufen. Die Anordnung von Ausnahmen von Verkehrsverboten für Kraftfahrzeuge wegen ihres hohen Standards bei der Schadstoffreinigung läuft damit ins Leere. Sie kann vor allem nicht mehr an die im Anhang zu § 40c Abs. 2 BImSchG aufgeführten Kraftfahrzeuge anknüpfen. Dasselbe gilt für die Ausnahmeregelung aus betrieblichen Gründen und bei Fahrten zu besonderen Zwecken, die sich auf die §§ 40d, 40e BImSchG beziehen.

Wegen der Fortentwicklung der Schadstoffreinigungstechnik müssten bereits jetzt Überlegungen zur Überarbeitung der ausgenommenen Kraftfahrzeuge angestellt werden. Auf Grund jüngerer Vorgaben in EU-Vorschriften ist das deutsche Luftreinhaltegesetz zu überarbeiten. Eine Vorabregelung des Teilbereichs betreffend Ausnahmen auf Grund des Standards bei der Schadstoffreinigung könnte die Gesamtregelung mit derzeit noch nicht abzusehenden Folgen präjudizieren. Aus diesem Grund soll die Anordnung von Ausnahmen vorläufig weiterhin an den Anhang zu § 40c Abs. 2 BImSchG anknüpfen.

Die aufgenommenen statischen Verweisungen sichern für eine Übergangszeit Ausnahmen von Verkehrsverboten im bisherigen Umfang.

Zu Buchstabe c), Doppelbuchstabe aa) (Bildunterschrift zu Zeichen 274.1 und Zeichen 274.2)

Redaktionelle Anpassung zur Verdeutlichung des Stellenwertes der Tempo 30-Zone. Zur Begründung siehe auch zu Artikel Nr. 6 und Nr. 9 Buchstaben c) und e).

Zu Buchstabe c), Doppelbuchstabe bb) (Erläuterung zu den Zeichen 274.1 und 274.2)

Die Änderung in Satz 1 erfolgt zur redaktionellen Anpassung; siehe auch Begründung zu Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe c) Doppelbuchstabe aa). Satz 2 dient der Klarstellung, dass neben den Tempo 30-Zonen weiterhin Zonen-Anordnungen mit einer niedrigeren Höchstgeschwindigkeit zulässig bleiben.

Zu Buchstabe d) (Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe b)

Durch die Änderung wird klar gestellt, dass die Fahrbahnbegrenzungslinie auch im Fall des § 9a Abs. 2 Satz 2 (neu) überfahren werden darf. Zur Notwendigkeit der Änderung siehe auch Begründung zu Artikel 1 Nr. 2.

Zu Buchstabe e) (Absatz 4)

Markierungsleuchtknöpfe haben sich in den Überleitungsbereichen vor Tunnelleinfahrten bereits bewährt und werden verstärkt als vorübergehende Markierung im Zusammenhang mit der dynamischen Verkehrsbeeinflussung auf Straßen eingesetzt. Mit den eingeschalteten Markierungsleuchten können u. A. in Verbindung mit einer Wegweisung durch Wechselverkehrszeichen die vorhandenen Fahrstreifen variabel den verschiedenen Richtungen zugewiesen werden. Die Ausführung als Leitlinie ermöglicht dem Verkehrsteilnehmer den Fahrstreifenwechsel in gleicher Weise wie bei einer dauerhaften Markierung.

8. Zu Artikel 1 Nr. 8 (Zeichen 448.1)

Aus Gründen der Verkehrssicherheit besteht generell ein Interesse daran, überörtlichen Verkehr weitestgehend auf dem Autobahnnetz abzuwickeln und Auf- und Abfahrten sowie Fahrten auf dem nachgeordneten Straßennetz auf das notwendige Maß zu beschränken. Die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften schreibt für den Berufskraftverkehr verbindlich die Einhaltung bestimmter Lenk- und Ruhezeiten vor. Die vorhandenen Stellplätze an Rastanlagen der Bundesautobahnen reichen aber nicht aus, um die für Berufskraftfahrer vorgeschriebenen und für Pkw-Fahrer empfohlenen Ruhezeiten zu ermöglichen; dies gilt insbesondere für längere Ruhepausen. Wegen des prognostizierten weiteren Zuwachses des Güterverkehrs auf der Straße besteht keine Aussicht, dass diesem Mangel ausreichend abgeholfen werden kann. Autohöfe in der Nähe von Bundesautobahnen bieten Stellflächen und vielfältige Versorgungsleistungen an. Ihr Serviceangebot ist vor allem auf die Bedürfnisse

des Berufskraftverkehrs zugeschnitten, kann aber auch dem Pkw-Verkehr nützlich sein.

Das neue Zeichen 448.1 „Autohof“ trägt diesem Umstand Rechnung. Es ersetzt das mit Verlautbarung des Bundesministeriums für Verkehr im Verkehrsblatt vom 24. Oktober 1994 (VkBl. 1994 S. 699) eingeführte Hinweiszeichen „Autohof“ mit einem Lkw-Symbol.

Die Angaben zur Aufstellung der Hinweistafel dienen dem Ziel der eindeutigen und sparsamen Beschilderung. Die Festlegungen zu den den Leistungsumfang charakterisierenden Piktogrammen stellen sicher, dass der Kraftfahrzeugführer auf einen Blick das Leistungsangebot des Autohofs erfassen kann.

9. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 45)

Zu Buchstabe a) (Absatz 1a Nummer 4b)

Kulturelle Veranstaltungen außerhalb des Straßenraums können nach geltendem Recht nicht ausreichend vor den vom Straßenverkehr ausgehenden Beeinträchtigungen geschützt werden. Bei herausragenden lärmsensiblen kulturellen Veranstaltungen (Musik- oder Theaterdarbietungen, insbesondere auf Freilichtbühnen) kann es aber im Einzelfall im öffentlichen Interesse angezeigt sein, die vom Straßenverkehr ausgehenden Beeinträchtigungen (Verkehrslärm) durch örtlich und zeitlich eng begrenzte Verkehrsbeschränkungen oder -verbote, vor allem durch Umleitungen des Schwerverkehrs zu mindern oder zu verhindern, wenn den Beeinträchtigungen anders nicht begegnet werden kann.

Zu Buchstabe b) Doppelbuchstabe aa) und Doppelbuchstabe bb) (Absatz 1b Satz 1 Nummer 3 und Satz 2)

Redaktionelle Anpassung im Hinblick auf Absatz 1c (neu).

Zu Buchstabe c) (Absatz 1c)

Die bisher in Absatz 1b Nummer 3 enthaltene Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörden hinsichtlich der Anordnung von geschwindigkeitsbeschränkten Zonen wird entsprechend der in Teil I „Allgemeines“ dargestellten Erwägungen nunmehr in einem gesonderten Absatz geregelt. Zugleich wird in der Straßenverkehrs-Ordnung selbst durch negative Abgrenzung klar gestellt, dass eine Tempo 30-Zonen-Anordnung innerhalb geschlossener Ortschaften nur für nicht klassifizierte Straßen in Betracht kommt, da Bundes-, Landes- und Kreisstraßen wegen ihrer Bestimmung für den überörtlichen Verkehr nicht Gegenstand gemeindlicher Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sein können. Soweit im Einzelfall, insbesondere auf Kreisstraßen, aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Immissionsschutzes eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h erforderlich ist, steht mit der Möglichkeit der streckenbezogenen Anordnung durch Zeichen 274 ein ausreichendes Instrument zur Verfügung.

Der Ausschluss weiterer Vorfahrtstraßen ist erforderlich, um insbesondere in größeren Gemeinden und Städten ein leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz zu erhalten, auf dem der weit überwiegende Anteil des innerörtlichen Verkehrs erbracht wird. Sätze 3 und 4 enthalten zusätzliche Kriterien der Abgrenzung, die im Interesse des Verkehrsablaufs und der Rechtsklarheit für den kraftfahrenden Verkehrsteilnehmer erforderlich sind.

Weitere Kriterien für die Einrichtung von Tempo 30-Zonen sollen wie bisher in den Verwaltungsvorschriften geregelt werden.

Zu Buchstabe d) (Absätze 1d und 1e)

Redaktionelle Folgeänderung zu Buchstabe c).

Zu Buchstabe e) (Absatz 9 Satz 2)

Neben der Änderung in § 39 StVO, der sich an die Verkehrsteilnehmer richtet, bedarf es einer Änderung des korrespondierenden § 45 Abs. 9 StVO, der sich an die Straßenverkehrsbehörden richtet. Zur Begründung siehe auch zu Artikel 1 Nr. 6 und Nr. 9 Buchstabe c).

10. Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 49 Abs. 1)

Die Änderung enthält die Bußgeldbewehrung für Verstöße gegen die Verhaltenspflichten nach den neuen Regeln für bestimmte Kreisverkehre.

11. Zu Artikel 1 Nr. 11 (§ 53)

Autohofschilder an Autobahnen wurden bislang auf der Grundlage der Verlautbarung des Bundesministeriums für Verkehr im Verkehrsblatt vom 24. Oktober 1994 (VkB1. 1994 S. 699) aufgestellt. Wegen des neuen Zeichens 448.1 ist für diese bereits aufgestellten Autohofhinweiszeichen zum Zwecke der Vereinheitlichung der Beschilderung eine Übergangsfrist festzulegen.

Zu Artikel 2 (Änderung der BKatV)

1. Zu Nummer 1 (§ 1 Abs. 5 Satz 1)

Mit der Verordnung vom 25. Februar 2000 (BGBl. I S. 141) wurde der bis dahin geltende Grundsatz, wonach die Regelsätze des Bußgeldkataloges, die von Fahrlässigkeit ausgehen, höchstens 450 DM betragen, aufgegeben. Eine Anpassung auch des § 1 Abs. 5 Satz 1 an den neuen Höchstsatz von 950 DM ist allerdings unterblieben. Dies wird nunmehr nachgeholt.

2. Zu Nummer 2 Buchstaben a, b (Nrn. 16a, 25a BKat)

Die Überschreitung der zulässigen Fahrzeughöhe wird bisher nur mit Verwarngeld geahndet. Mit der Neuerung werden die abstrakt gefährlichen Über-

schreitungen in den Bußgeldkatalog übernommen. Dies ist im Interesse der Abschreckung und der tatangemessenen Ahndung erforderlich. Denn im Zusammenhang mit der Auswertung derjenigen Verhaltensweisen, die zum Stau führen, hat sich u.a. gezeigt, dass erhebliche Höhenüberschreitungen in der Praxis stattfinden und mitunter z.B. das Einklemmen des Fahrzeuges unter einer Brücke nebst Ladungsverlust zur Folge haben. Diese Gefahr droht besonders dann, wenn Fahrzeug und Ladung eine Gesamthöhe von mehr als 4,20 m erreichen, weil bei der Beschilderung der Brücken zwar gewisse Sicherheitszuschläge berücksichtigt sind, vielfach Brücken mit einer Höhe bis einschließlich 4,20 m im Hinblick auf die nach § 22 StVO geltende zulässige Gesamthöhe jedoch nicht ausgeschildert werden. Zuwiderhandlungen, bei denen dieser Wert überschritten wird, können zu Schädigungen an der Straßen- und Brückensubstanz führen und stellen deshalb eine erhebliche Gefahr für den fließenden Verkehr dar.

Zu berücksichtigen ist außerdem: Der geltende Bußgeldkatalog enthält bereits eine Regelgeldbuße von 80 DM für das Fahren mit Fahrzeugen oder Zügen, deren Abmessungen die gesetzlich allgemein zulässigen Grenzen tatsächlich überschreiten, ohne Erlaubnis (Nr. 29 BKat). Hingegen werden ladungsbedingte Überschreitungen der Abmessungen von Kfz nach mittlerweile einhelliger Rechtsmeinung nicht als Zuwiderhandlung gegen das Fehlen der Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO, sondern als Ordnungswidrigkeit nach § 22 Abs. 2 Satz 1 oder § 18 Abs. 1 Satz 2 StVO behandelt (vgl. OLG Düsseldorf in NZV 1990, 322; VwV-StVO zu § 29, Rn 81). Da es – jedenfalls bei der Überschreitung der genannten Werte - für die Sicherheitsbeeinträchtigung unerheblich ist, ob die Höhe durch das Fahrzeug oder durch die Ladung überschritten wird, werden die Verstöße hinsichtlich der Sanktionshöhe nunmehr gleich behandelt.

3. Zu Nummer 2 Buchstaben c, d (Nrn. 49, 49a BKat)

Anpassung an die 32. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, mit der die Regelungen über das Saisonkennzeichen überarbeitet worden sind. Der Zeitraum, innerhalb dessen das Saisonkennzeichen zur Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr berechtigt, wird nunmehr als „Betriebszeitraum“ bezeichnet.

4. Zu Nummer 2 Buchstaben e, f (Nrn. 53, 54 BKat)

Anpassung an die 31. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, die für die besondere Fahrzeugkategorie nach § 30a Abs. 3 StVZO (insbesondere zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge) Regelungen hinsichtlich der höchstzulässigen Abmessungen getroffen hat. Die Bußgeldtatbestände der Nummern 53, 54 müssen bei den zitierten Vorschriften entsprechend erweitert werden.

Zu Artikel 3 (FeV)

Anpassung an die 32. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, mit der die Regelungen über das Saisonkennzeichen überarbeitet worden sind.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Artikel 4 enthält die Vorschrift über das Inkrafttreten. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens für Artikel 1 wurde vor allem mit Rücksicht auf den im Zusammenhang mit den Neuregelungen zur Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften stehenden Umgestaltungsaufwand festgelegt. Das frühere Inkrafttreten von Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb ist erforderlich, um die bislang bis zum 31.12.2000 befristete Möglichkeit, bestimmte Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen, über diesen Zeitpunkt hinaus zu sichern. Zeichen 448.1 (neu) tritt früher in Kraft, damit es alsbald angeordnet werden kann.

Das spätere Inkrafttreten der Artikel 2 und 3 ist wegen des für die praktische Umsetzung erforderlichen Vorlaufs notwendig.

10.11.00

Beschluss
des Bundesrates

Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
(... ÄndVStVR)

Der Bundesrat hat in seiner 756. Sitzung am 10. November 2000 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

Anlage

Änderungen
zur
Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
(... ÄndVStVR)

1. Zu Artikel 1 Nr. 9 Buchstabe c (§ 45 Abs. 1c Satz 3 StVO)

In Artikel 1 Nr. 9 Buchstabe c ist in § 45 Abs. 1c Satz 3 wie folgt zu fassen:

"Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen."

Begründung:

Innerhalb der Tempo 30-Zonen gibt es eine erhebliche Anzahl von Lichtzeichenanlagen, die der Absicherung von sozialen und kulturellen Einrichtungen dienen (z. B. im Einzugsbereich von Schulen, Kindertagesstätten, Spielplätzen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Blinde und Sehbehinderte usw.). Der Abbau dieser Lichtzeichenanlagen ist angesichts der vorhandenen Straßenbreiten und der Verkehrssicherheit nicht vertretbar.

2. Zu Artikel 1 Nr. 9 Buchstabe c (§ 45 Abs. 1c Satz 4 StVO)

In Artikel 1 Nr. 9 Buchstabe c ist in § 45 Abs. 1c im letzten Satz die Angabe "rechts vor links" durch die Angabe 'nach § 8 Abs. 1 Satz 1 ("rechts vor links")' zu ersetzen.

Begründung:

Die Vorfahrtregel "rechts vor links" ist in der Straßenverkehrs-Ordnung nicht legal definiert, sondern lediglich in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 8 Abs. 1 StVO erwähnt. Durch den Verweis auf die gesetzliche Regelung wird der Mangel der Rechtsförmlichkeit beseitigt.

3. Zu Artikel 1 Nr. 9 Buchstabe c (§ 45 Abs. 1c Satz 5 -neu- StVO)

In Artikel 1 Nr. 9 Buchstabe c ist an § 45 Abs. 1c folgender Satz anzufügen:

"Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig."

Begründung:

Ziel der Novellierung ist es, den Kommunen die Neueinrichtung von Tempo 30-Zonen zu erleichtern. Es würde dieses Ziel jedoch verfehlen, wenn aufgrund der Novellierung vorhandene Tempo 30-Zonen, in denen sich Lichtzeichenanlagen zum Schutz des Fußgängerverkehrs befinden, aufgehoben oder mit erheblichem finanziellen Aufwand abgerüstet werden müssten. Vielfach dienen die Lichtzeichenanlagen schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern wie Kindern, Alten und Behinderten und wurden auf Verlangen von Bürgern eingerichtet. Die gewachsenen Strukturen in den vorhandenen Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen sollen nicht künstlich aufgelöst werden.

4. Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Artikel 4 ist wie folgt zu ändern:

a) Satz 2 ist wie folgt zu fassen:

"Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb tritt am 31. Dezember 2000 in Kraft.";

b) In Satz 3 ist im Klammerzusatz das Wort "dritten" durch das Wort "vierten" zu ersetzen.

Begründung zu a):

Mit der Verordnung soll die versuchsweise bis zum 31. Dezember 2000 befristete Möglichkeit, bestimmte Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr zu öffnen, in eine unbefristete Regelung übergeführt werden. Mit der Inkrafttretensvorschrift in Artikel 4 Satz 2 läuft die in Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb vorgenommene Änderung allerdings ungewollt ins Leere. Danach tritt die Änderung am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats, d. h. voraussichtlich am 1. Januar 2001 um 0.00 Uhr, in Kraft. Die bisherige Regelung läuft aber bereits mit Ablauf des 31. Dezember 2000, d. h. um 24.00 Uhr, ersatzlos aus. Es wird daher infolge des Artikels 4 Satz 2 eine Vorschrift geändert, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung gar nicht mehr besteht. Auch wenn infolge des Datumswechsels vom 31.12.2000, 24.00 Uhr, zum 1.1.2001, 0.00 Uhr, lediglich eine sogenannte „logische Sekunde“ verstreicht, muss das Inkrafttreten der Änderung dennoch

auf den letzten Tag der Befristung festgesetzt werden. Nur so kann die Fortführung der Regelung als Dauerregelung ermöglicht werden.

Der Verordnungsgeber will durch das im Entwurf der Bundesressorts vorgesehene frühere Inkraftsetzen von Artikel 1 Nr. 8 die alsbaldige Anordnung des neuen Zeichens 448.1 (Autohof) ermöglichen. Der Entwurf der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) und der Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen bei Überschreiten von Konzentrationswerten nach der 23. BImSchV (VwV-StV-ImSch) und der Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Erteilung einer Verwarnung bei Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten (VerwarnVwV) wird aber voraussichtlich erst am 1. Dezember 2000 im Plenum des Bundesrates behandelt. Die Inkraftsetzung der Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 448.1 (Autohof) ist damit frühestens im Verlauf des Monats Januar 2001 möglich. Der Verzicht auf das vorgezogene Inkraftsetzen des Zeichens 448.1 (Autohof) soll das zeitgleiche Inkrafttreten des neuen Verkehrszeichens und der begleitenden Verwaltungsvorschrift wieder sicherstellen.

Begründung zu b):

Sowohl die mit dieser Änderungsverordnung vorgenommene Änderung der Anlage zur Bußgeldkatalog-Verordnung als auch die in Kürze zu behandelnden Änderungen der Anlage zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Erteilung einer Verwarnung bei Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten erfordern Änderungen in den Tatbestandskatalogen. Damit diese in einem Zug vorgenommen werden können, ist es erforderlich, das Inkrafttreten von Artikel 2 um einen weiteren Monat zu verschieben. Außerdem enthalten die Verordnung und die Verwaltungsvorschrift einander ergänzende Änderungen zu den bei Überschreitungen der Ladungshöhe geltenden Tatbeständen, so dass auch aus diesem Grunde ein zeitgleiches Inkrafttreten erforderlich ist.

Bei der Fahrerlaubnis-Verordnung ist zwar keine Änderung der Tatbestandskataloge erforderlich, der Gleichklang mit dem Inkrafttreten der Bußgeldkatalog-Verordnung ist dennoch zu wahren. Bis zum Inkrafttreten der Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung werden die Bußgeldbescheide, die beim Kraftfahrt-Bundesamt zu bepunkteten sind, noch mit der alten Diktion abgefasst. Somit müssen auch die der Bepunktung zugrunde liegenden Vorschriften bis zur Umstellung in der alten Fassung erhalten bleiben.