Bundesrat **Drucksache** **621/1/00**

20.11.00

Empfehlungen
der Ausschüsse

Vk - In - U

zu **Punkt .....** der 757. Sitzung des Bundesrates am 1. Dezember 2000

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) und zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen bei Überschreiten von Konzentrationswerten nach der 23. BImSchV (VwV-StV-ImSch) und zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Erteilung einer Verwarnung bei Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten (VerwarnVwV)

A

Der **federführende Verkehrsausschuss**

empfiehlt dem Bundesrat,

der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift gemäß Artikel 84 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 2 Nr. 4 Buchstabe a, Doppelbuchstabe dd (VwV zu § 37 StVO, Ziffer XI., Buchstabe h)

   In Artikel 2 Nr. 4a ist der Doppelbuchstabe dd zu streichen.

   Begründung:

   Die VwV-StVO soll durch die Neuregelung u.a. dahingehend geändert werden, dass der Grünpfeil (Ziffer 11 zu § 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen, Grünpfeil) an Zufahrten außerhalb geschlossener Ortschaften nicht verwendet werden darf. Ein Regelungsbedürfnis für die Einführung einer solchen Vorschrift besteht nicht. Weder durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen noch durch die BASt sind fundierte Untersuchungsergebnisse vorgelegt worden, die den Ausschluss des Grünpfeils außerorts rechtfertigen.

...

Ausgeliefert am 21. NOV. 2000

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946

(noch Ziffer 1)

Auch in der praktischen Anwendung des Grünpfeils sind außerorts keine anderen Erkenntnisse gegenüber der Innerortsverwendung bekannt geworden. Entscheidend für die Anwendung des Grünpfeils ist allein die konkrete verkehrliche Situation (Sichtweiten, Geschwindigkeiten etc.) und nicht die innerörtliche oder außerörtliche Belegenheit.

Es ist nicht einsichtig, weshalb Länder, welche die Grünpfeil-Regelung außerorts mit Erfolg anwenden, zukünftig daran gehindert werden sollen. Bei Beibehaltung der bestehenden Regelung bliebe die Anwendung des Grünpfeils auf Außerorts-Straßen im Ermessen der zuständigen Behörden.

2. Zu Artikel 2 Nr. 4 Buchstabe b (VwV zu § 37 StVO, Ziffer XI, Nr. 2)

In Artikel 2 Nr. 4 Buchstabe b ist in der VwV zu § 37 Ziffer XI Nr. 2 Satz 1 das Wort "und" durch das Wort "oder" zu ersetzen.

Begründung:

Berichtigung eines offensichtlichen redaktionellen Versehens.

3. Zu Artikel 2 Nr. 7 Buchstabe f (VwV zu § 42 StVO, Zu Zeichen 448.1 Autohof)

In Artikel 2 Nr. 7 Buchstabe f ist in der VwV 'Zu Zeichen 448.1 Autohof' unter Ziffer II Nr. 4 die Zahl "30.000" durch die Zahl "50.000" zu ersetzen.

Begründung:

Die Verwaltungsvorschrift der Bundesregierung folgt dem Vorschlag der VEDA e. V. (Vereinigung Deutscher Autohöfe). Diese ging davon aus, dass DTV die Verkehrsbelastung je Fahrtrichtung meint. Mit DTV wird aber die Verkehrsbelastung in beiden Fahrtrichtungen einer BAB bezeichnet.

Es wäre nicht sachgerecht, bei extrem niedriger Verkehrsbelastung 100 LKW-Parkplätze an Autohöfen zu fordern.

...

4. Zu Artikel 2 Nr. 8 Buchstabe d und e (VwV zu § 45 Abs. 1 bis 1d StVO, Ziffer XI)

In Artikel 2 Nr. 8 Buchstabe d ist in Ziffer XI nach Nummer 5 mit der Randnummer 43 -neu- folgende Nummer anzufügen:

"43 6. Lichtzeichenanlagen zum Schutz des Fußgängerverkehrs, die in bis zum Stichtag angeordneten Tempo 30-Zonen zulässig bleiben, sind neben den Fußgänger-Lichtzeichenanlagen auch Lichtzeichenanlagen an Kreuzungen und Einmündungen, die vorrangig dem Schutz des Fußgängerquerungsverkehrs dienen. Dies ist durch Einzelfallprüfung festzustellen.".

Begründung:

Anpassung an die ... Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften - BR-Drucksache 599/00 (Beschluss). Der ursprüngliche Entwurf des § 45 Abs. 1c (neu) StVO sah das ausnahmslose Fehlen von Lichtzeichenanlagen in Tempo 30-Zonen vor. Der Bundesrat hat der o. g. Änderungsverordnung unter den Maßgaben zugestimmt, dass zum einen in Tempo 30-Zonen lediglich „lichtzeichengeregelte Kreuzungen oder Einmündungen" ausgeschlossen werden und zum anderen Bestandschutz für vor dem 01. November 2000 angeordnete Tempo-30-Zonen hinsichtlich von „Lichtzeichenanlagen zum Schutze der Fußgänger" gelten soll. Aufgrund dieser Änderungen der StVO bedarf es nun einer Anpassung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO.

5. Zu Artikel 5 (In-Kraft-Treten)

Artikel 5 ist wie folgt zu ändern:

a) In Artikel 5 Satz 1 ist im Klammerzusatz das Wort "zweiten" ersatzlos zu streichen;

b) Artikel 5 Satz 2 ist wie folgt zu fassen:

"Artikel 2 Nr. 6 Buchstabe c tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.".

...

(noch Ziffer 5)

Begründung

Zu a: Anpassung der Inkraftsetzungsvorschrift an das In-Kraft-Treten der ... Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zum 01. Februar 2001, mit der die Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) und die Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen bei Überschreiten von Konzentrationswerten nach der 23. BImSchV (VwV-StV-ImSch) im engen sachlichen Zusammenhang steht.

Zu b: Anpassung an die zum 31. Dezember 2000 in eine unbefristete Dauerregelung übergeführte Möglichkeit, bestimmte Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr zu öffnen. So wird die Spanne des Auseinanderfallens zwischen der bereits geltenden Regelung in § 41 Absatz 2 Nr. 2 StVO und der entsprechend angepassten Verwaltungsvorschrift so gering wie möglich gehalten. Auf ein früheres In-Kraft-Setzen der Verwaltungsvorschriften zu Zeichen 448.1 (Autohof) wird verzichtet, da das Hinweiszeichen durch die ... Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften ebenfalls erst zum 1. Februar 2001 in Kraft gesetzt wird.

B

6. Der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten** und
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit**

empfehlen dem Bundesrat,

der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift gemäß Artikel 84 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

...

C

7. Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfiehlt dem Bundesrat ferner die Annahme der nachstehenden

Entschließung:

Der Bundesrat weist darauf hin, dass

- mit dem Auslaufen der Ozonregelungen gemäß §§ 40a ff. BImSchG zum 31. Dezember 1999 auch der Anhang zu § 40c Abs. 1 BImSchG außer Kraft getreten ist.
- der Katalog der im Anhang bezeichneten Fahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß nicht mehr als aktuell anzusehen ist.

Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, das bisherige Konzept der Ausnahmeregelungen von Fahrverboten auf der Grundlage von § 40 Abs. 2 BImSchG i.V.m. der Verwaltungsvorschrift zur 23. BImSchV grundsätzlich zu überprüfen.

In diesem Zusammenhang soll u.a. ermittelt werden,

- wie oft in den vergangenen Jahren in der Bundesrepublik Deutschland verkehrsbezogene Maßnahmen zur Verminderung/Vermeidung von straßenbezogenen Grenzwertüberschreitungen angewandt wurden,
- wie der bundesweite Aufwand zur Plakettierung von Fahrzeugen eingeschätzt wird, die gemäß Anhang zu § 40c Abs. 1 einen Anspruch auf eine Ausnahme von einem Fahrverbot hätten,
- ob der Fahrzeugkatalog, der zur Bekämpfung von Gefahren des bodennahen Ozons eingeführt wurde, in gleichem Maße auch im Zusammenhang mit der 23. BImSchV geeignet ist und
- welche Maßnahmen zur Einhaltung der neuen Grenzwerte für PM 10 und NO_2 erforderlich sind.

Begründung:

Die Kennzeichnung von besonders schadstoffarmen Fahrzeugen und ihre Bevorrechtigung bei besonderen Situationen der Luftbelastung war Ende der 80er und zu Beginn der 90er Jahre ein wesentliches strategisches Instrument der Luftreinhaltung (vgl. Winter-Smog).

...

(noch Ziffer 7)

Inzwischen ist das allgemeine Niveau der Luftbelastungen aufgrund zahlreicher Erfolge in der Abgasgesetzgebung jedoch deutlich gesunken. Heute werden nur noch Kraftfahrzeuge mit den modernen EU-Abgasstandards "Euro 3 und Euro 4" zum Verkehr zugelassen, die die zu Beginn der 80er Jahre geläufigen Grenzwerte um mehr als 90% unterschreiten.

In dem vorgesehen Ausnahmekatalog finden solche Kraftfahrzeuge allerdings keine Berücksichtigung. Stattdessen wird auf veraltete EU-Richtlinien verwiesen, deren Fassung bis in die 80er Jahre zurückreicht. Ein In-Kraft-Setzen des Anhangs würde insofern bedeuten, dass nach einer ersten Schätzung rund 90 % der zur Zeit in der Bundesrepublik zugelassenen 51,3 Mio. Kraftfahrzeuge plakettiert werden müssten, um einen ordnungsgemäßen Vollzug der Verwaltungsvorschrift sicherzustellen. Unter Kosten-Nutzen-Aspekten erscheint ein solcher Aufwand nicht hinnehmbar, zumal die Anzahl der bundesweit festgestellten Konzentrationswertüberschreitungen nach der 23. BImSchV eher gering ist.

Vielmehr sollte die Bekämpfung der straßenbezogenen Luftbelastungen in eine effiziente Strategie zur Absenkung des allgemeinen Belastungsniveaus an Hauptverkehrsstraßen eingebunden werden.