

25.01.06**Vk - Fz - In****Verordnung****des Bundesministeriums für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung**

**... Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften****A. Problem und Ziel**

Nach mehreren tragischen Unglücken, insbesondere im Mont-Blanc-, Tauern- und Gott-hard-Tunnel in den Jahren 1999/2001, wurde das Thema „Tunnelsicherheit“ von der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen in Genf (UNECE) aufgegrif-fen. Die UNECE hat diesbezüglich die Wiener Übereinkommen über Straßenverkehr und Straßenverkehrszeichen von 1968 ergänzt und internationale Standards für die Ver-kehrszeichen und Verhaltensregeln mit dem Ziel der Harmonisierung und der Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit gesetzt. Die Europäische Kommission hat eine Richtlinie zur Tunnelsicherheit vorgeschlagen, die von Rat und Europäischem Parlament ange-nommen wurde (RL 2004/54/EG). Die EG-Richtlinie ist bezüglich der Verkehrszeichen an den Wiener Übereinkommen ausgerichtet. Mit den vorliegenden Ergänzungen der Straßenverkehrs-Ordnung werden die internationalen Vorgaben, insbesondere die der EG-Tunnelrichtlinie, in deutsches Recht übernommen.

Im Einzelnen handelt es sich dabei insbesondere um die Einführung von Verkehrszeichen für Tunnel, verbunden mit bestimmten Verhaltenspflichten nach den o. g. Wiener Über-einkommen, und für Nothalte- und Pannenbuchten, die es bisher noch nicht im deutschen Straßenverkehrsrecht gab.

B. Lösung

Umsetzung der internationalen Vorgaben, insbesondere die der EG-Tunnelrichtlinie (RL 2004/54/EG) in nationales Recht. Die Umsetzung der internationalen Vorgaben tragen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit für die Tunnelnutzer bei. Die Vorschriften für die Beschilderung von Tunneln werden zudem EG-weit harmonisiert.

Durch eine Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung wird eine moderate Bußgeldbe-wehrung der geänderten Verhaltensvorschriften vorgesehen.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Bund und Ländern entstehen die mit dem Aufstellen der neuen Verkehrsschilder verbundenen Kosten. Eine exakte Quantifizierung ist nicht möglich. Derzeit gibt es 202 Straßentunnel im Bundesfernstraßennetz in der Baulast des Bundes.

Der gesamte Straßentunnelbestand einschließlich der Tunnel in der Baulast der Länder oder Gemeinden im Zuge von Land-, Kreis- und Stadtstraßen beträgt etwa 310 Tunnel. Dabei ist mindestens ein Zeichen/Fahrtrichtung aufzustellen; bei Tunnel ab 3000 m Länge ist alle 1000 m die noch zurückzulegende Strecke anzuzeigen. Die Kosten für die Herstellung der Verkehrsschilder und deren Aufstellung betragen jeweils ungefähr 200 EURO. Zugleich wird durch Einführung des Tunnelzeichens eine Einsparung derzeit benutzter nicht amtlicher Beschilderungen (z. B. am Tunnelanfang „Licht an“, nach dem Tunnelende „Licht?“) erreicht.

Hinsichtlich des Zeichens „Nothalte- und Pannenbucht“ ist eine Quantifizierung nicht möglich. Der Kostenrahmen entspricht dem zuvor ausgeführten; er ist mithin allgemein als gering einzustufen.

Bei den Ländern entsteht ein vernachlässigbarer Vollzugsaufwand für die geringfügige Anpassung der Tatbestandskataloge und der darauf basierenden EDV-Verfahren.

Etwaige Mehrausgaben und ein eventueller Mehrbedarf an Planstellen und Stellen werden in den jeweiligen Einzelplänen ausgeglichen.

E. Sonstige Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

F. Gender Mainstreaming

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

25.01.06

Vk - Fz - In

Verordnung

**des Bundesministeriums für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung**

**... Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 25. Januar 2006

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Peter Harry Carstensen

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung zu erlassende

... Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas de Maizière

**... Verordnung
zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften¹**

Vom 2006

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 3 und des § 26a des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919) in Verbindung mit § 1 Abs. 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 22. November 2005 (BGBl. I S. 3197) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

**Artikel 1
Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung**

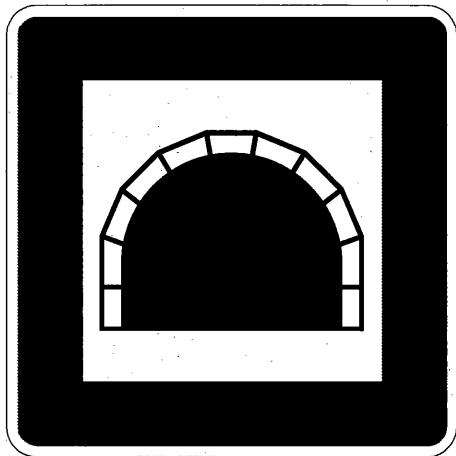
Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S. 38), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 22. Dezember 2005 (BGBl. I S. 3716), wird wie folgt geändert:

1. In § 42 werden nach Absatz 4a folgende Absätze 4b und 4c eingefügt:

¹ Die Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im Transeuropäischen Straßennetz (ABl. EU Nr. L 167 S. 39, berichtigt ABl. EU 2004 Nr. L 201 S. 56)

„(4b) Tunnel

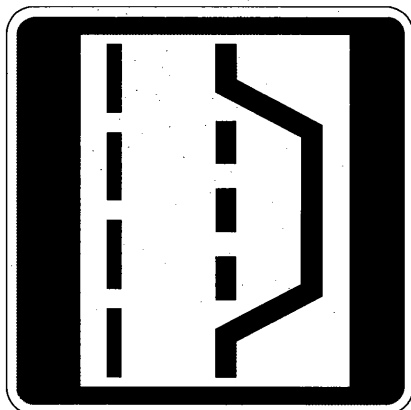
Zeichen 327



Das Zeichen steht an jeder Tunneleinfahrt . Beim Durchfahren des Tunnels ist Abblendlicht zu benutzen. Das Wenden im Tunnel ist verboten. Im Falle eines Notfalls oder einer Panne sollen nur vorhandene Nothalte- und Pannenbuchten genutzt werden.

„(4c) Nothalte- und Pannenbucht

Zeichen 328



In einer Nothalte- und Pannenbucht darf nur im Notfall oder bei einer Panne gehalten werden.

2. In § 49 Abs. 3 Nr. 5 wird die Angabe „Zeichen 315, 325 oder 340“ durch die Angabe „Zeichen 315, 325, 327, 328 oder 340“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

In der Anlage der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 13. November 2001 (BGBl. I S. 3033), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 22. Dezember 2005 (BGBl. I S. 3716) geändert worden ist, werden nach der Nummer 159.2.1 folgende Nummern eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVO	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„159a	In einem Tunnel (Zeichen 327) Abblendlicht nicht benutzt	§ 42 Abs. 4b Satz 2 § 49 Abs. 3 Nr. 5	10 €
159a.1	- mit Gefährdung	§ 42 Abs. 4b Satz 2 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 3 Nr. 5	15 €
159a.2	- mit Sachbeschädigung	§ 42 Abs. 4b Satz 2 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 3 Nr. 5	35 €
159b	In einem Tunnel (Zeichen 327) gewendet	§ 42 Abs. 4b Satz 3 § 49 Abs. 3 Nr. 5	40 €
159c	In einer Nothalte- und Pannenbucht (Zeichen 328) unberechtigt	§ 42 Abs. 4c § 49 Abs. 3 Nr. 5	
159c.1	- Gehalten		20 €
159c.2	- Geparkt		25 €

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am ... [*Einsetzen: Ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats*] in Kraft. Artikel 1 Nr. 2 und Artikel 2 treten am ... [*Einsetzen: Ersten Tag des fünften auf die Verkündung folgenden Kalendermonats*] in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Begründung

I. Allgemeines

1. Wesentlicher Inhalt

Nach mehreren tragischen Unglücken, insbesondere im Mont-Blanc-, Tauern- und Gotthard-Tunnel in den Jahren 1999/2001 wurde das Thema „Tunnelsicherheit“ von der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen in Genf (UNECE) aufgegriffen. Die UNECE hat diesbezüglich die Wiener Übereinkommen über Straßenverkehr und Straßenverkehrszeichen von 1968 ergänzt und internationale Standards für die Verkehrszeichen und Verhaltensregeln mit dem Ziel der Harmonisierung gesetzt. Die Europäische Kommission hat eine Richtlinie zur Tunnelsicherheit vorgeschlagen, die von Rat und Europäischem Parlament angenommen wurde (RL 2004/54/EG²). Die EG-Richtlinie ist bezüglich der Verkehrszeichen an den Wiener Übereinkommen ausgerichtet. Mit den vorliegenden Ergänzungen der Straßenverkehrs-Ordnung werden die internationalen Vorgaben, insbesondere die der EG-Tunnelrichtlinie, in deutsches Recht übernommen.

Im Einzelnen handelt es sich dabei um die Einführung von Verkehrszeichen für Tunnel, verbunden mit bestimmten Verhaltenspflichten nach den o. g. Wiener Übereinkommen, und für Nothalte- und Pannenbuchten, die es bisher noch nicht im deutschen Straßenverkehrsrecht gab.

Die Umsetzung der internationalen Vorgaben tragen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit für die Tunnelnutzer bei. Die Definition eines Tunnels ergibt sich aus den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT).

2. Gender Mainstreaming

Alle Neuregelungen wurden unter Berücksichtigung des Artikels 3 Abs. 2 des Grundgesetzes, des Grundsatzbeschlusses des Kabinetts vom 23. Juni 1999, des § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien und im Lichte des Bundesgleichstellungsgesetzes getroffen. Die Änderungsverordnung gilt für weibliche und männliche

² Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im Transeuropäischen Straßennetz (ABI. EU Nr. L 167 S. 39, berichtigt ABI. EU 2004 Nr. L 201 S. 56)

Verkehrsteilnehmer gleichermaßen sowohl hinsichtlich des Regelungsstatbestandes als auch in der Rechtsfolge.

Die Formulierungen der Verordnung sind geschlechtsneutral. Die Neuregelungen wurden jede für sich geschlechterspezifisch einer Prüfung unterzogen; sie benachteiligen die Frauen nicht. Sie dienen der Verbesserung der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs und kommen damit allen Verkehrsteilnehmern zugute.

3. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge

Bund und Ländern entstehen die mit dem Aufstellen der neuen Verkehrsschilder verbundenen Kosten. Eine exakte Quantifizierung ist nicht möglich. Derzeit gibt es 202 Straßentunnel im Bundesfernstraßennetz in der Baulast des Bundes.

Der gesamte Straßentunnelbestand einschließlich der Tunnel in der Baulast der Länder oder Gemeinden im Zuge von Land-, Kreis- und Stadtstraßen beträgt etwa 310 Tunnel. Dabei ist mindestens ein Zeichen/Fahrtrichtung aufzustellen; bei Tunnel ab 3000 m Länge ist alle 1000 m die noch zurückzulegende Strecke anzuzeigen. Die Kosten für die Herstellung der Verkehrsschilder und deren Aufstellung betragen jeweils ungefähr 200 EURO. Zugleich wird durch Einführung des Tunnelzeichens eine Einsparung derzeit benutzter nicht amtlicher Beschilderungen (z. B. am Tunnelanfang „Licht an“, nach dem Tunnelende „Licht?“) erreicht.

Hinsichtlich des Zeichens „Nothalte- und Pannenbucht“ ist eine Quantifizierung nicht möglich. Der Kostenrahmen entspricht dem zuvor ausgeführten; er ist mithin allgemein als gering einzustufen.

Bei den Ländern entsteht ein vernachlässigbarer Vollzugsaufwand für die geringfügige Anpassung der Tatbestandskataloge und der darauf basierenden EDV-Verfahren.

Etwaige Mehrausgaben und ein eventueller Mehrbedarf an Planstellen und Stellen werden in den jeweiligen Einzelplänen ausgeglichen.

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung der StVO)

1. Zu Artikel 1 Nr. 1

Zu Buchstabe a)

Das neu eingeführte Zeichen 327 zeigt den Straßennutzern an, dass ein Tunnel beginnt. Beim Durchfahren des Tunnels ist das Abblendlicht einzuschalten; das Wenden des Fahrzeugs im Tunnel ist verboten. Wegen des in Tunnel spezifisch vorhandenen Risikos (eingeschränkte Ausweichmöglichkeit) sollen im Falle eines Notfalls oder einer Panne die dafür vorgesehenen Nothaltebuchten, falls vorhanden, genutzt werden. Diese mit dem „Tunnelzeichen“ verbundenen Verhaltenspflichten ergeben sich aus den internationalen Vorgaben nach den Wiener Übereinkommen über Straßenverkehr und Straßenverkehrszeichen von 1968, dessen Vertragspartei Deutschland ist.

Die Einführung des „Tunnelzeichens“ führt zu einer Harmonisierung sowohl innerhalb der Europäischen Union als auch bei den Vertragsparteien der Wiener Übereinkommen. In Deutschland ist die Beschilderung an Tunnelportalen bislang uneinheitlich. Oftmals wird auf Zeichen gänzlich verzichtet. Anderenorts erfolgt eine nicht amtliche Beschilderung, die Hinweise wie z. B. „Tunnel“ oder „Licht einschalten“ - mancherorts auch als Verkehrszeichenkombination – enthält. Die Einführung des Zeichens 327 „Tunnel“ wird daher auch in Deutschland zu einer Vereinheitlichung der Beschilderung führen. Sie ermöglicht gleichzeitig eine Einsparung derzeit benutzter nicht amtlicher Beschilderungen (z. B. am Tunnelanfang „Licht an“, nach dem Tunnelende „Licht ?“). Damit wird auch dem Anliegen der Bundesregierung zur Eindämmung des „Schilderwaldes“ Rechnung getragen.

Die Richtlinie 2004/54/EG verlangt die Anordnung des Tunnelzeichens nur für Tunnel ab 500 m Länge auf dem Transeuropäischen Straßennetz. Um auf dem deutschen Straßennetz eine einheitliche Beschilderung für alle Tunnel zu erreichen, wird auf eine Unterscheidung der Tunnel nach Länge und Straßentyp verzichtet. Eine solche Unterscheidung wäre dem Verkehrsteilnehmer, der beim Befahren einer Straße im Allgemeinen nicht weiß, ob der jeweilige Tunnel zum Transeuropäischen Straßennetz gehört, nicht zu

vermitteln. Darüber hinaus würde eine Unterscheidung zwei Tunnelklassen schaffen, solche mit und ohne der Verbesserung der Verkehrssicherheit dienenden Verhaltensanforderungen.

Die näheren Vorgaben für die Anordnung des Tunnelzeichens an die Straßenverkehrsbehörden ergeben sich aus den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

2. Zu Buchstabe b)

In Artikel 1 Nr. 2 wird ein neues Verkehrszeichen für Nothalte- und Pannenbuchten eingeführt. In einer Nothalte- und Pannenbucht darf nur im Falle eines Notfalls oder einer Panne gehalten oder geparkt werden. Auch mit diesem Zeichen wird eine internationale Harmonisierung herbeigeführt (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a).

3. Zu Artikel 1 Nr. 2

Die Ergänzung des § 49 Abs. 3 Nr. 5 StVO begründet die Bußgeldbewehrung für Verstöße gegen die mit Zeichen 327 verknüpfte Pflicht zur Benutzung des Abblendlichtes und gegen das damit ebenfalls angeordnete Wendeverbot.

Die Bußgeldbewehrung folgt aus der Gefährlichkeit bei Zuwiderhandlungen, insbesondere ist die von Wendevorgängen in Tunnel ausgehende Gefahr vergleichsweise hoch. Verstöße gegen die mit Zeichen 328 verknüpfte Pflicht, eine Nothalte- und Pannenbucht nur in diesen Fällen zu nutzen, sind künftig moderat bußgeldbewehrt.

Zu Artikel 2

Im Interesse einer bundesweit möglichst gleichmäßigen Ahndung werden für die Missachtung der Pflicht zur Benutzung des Abblendlichtes, für die Verletzung des Wendeverbotes in mit Zeichen 327 gekennzeichneten Tunneln sowie bei rechtswidrigem Halten in einer Nothalte- und Pannenbucht Regelsanktionen eingeführt. Der Regelsatz für die Nichtbenutzung des Abblendlichtes entspricht demjenigen für diese Pflichtverletzung in anderen Fällen (Nr. 73, 73.1, 73.2 BKat). Hier ist in der Regel ein Verwarnungsgeld ausreichend. Demgegenüber kann das Wenden im Tunnel unfallträchtige Situationen hervorrufen. Hierfür wird deshalb ein Bußgeldregelsatz vorgesehen; dieser ist der Höhe nach orientiert einerseits am Bußgeldregelsatz für die Missachtung eines sonstigen durch Verkehrszeichen angeordneten Wendeverbotes (Nr. 148 BKat), dessen Bedeutung für die Verkehrssicherheit im Allgemeinen geringer ist, und andererseits an demjenigen für das rechtswidrige Wenden auf einer Ein- oder Ausfahrt der Autobahn

(Nr. 83.1 BKat), das regelmäßig ein im Vergleich noch größeres Gefahrenpotenzial verursacht. Für rechtswidrige Wendevorgänge in Tunnel, im Zuge von Autobahnen gelten gemäß § 3 Abs. 5 BKatV weiterhin die Regelsanktionen, die auch sonst für das Wenden auf der Autobahn vorgesehen sind. Für das unberechtigte Halten in einer Nothalte- und Pannenbucht werden die Regelsätze übernommen, die für ähnliche Vorgänge gelten (vgl. z. B. Nrn. 59, 60 BKat).

Zu Artikel 3

Artikel 3 enthält die Vorschrift über das Inkrafttreten. Die vorgesehene Frist für das Inkrafttreten der Bußgeldvorschriften trägt einer Eingewöhnungsphase für die Kraftfahrer Rechnung und dient der Erleichterung der Überführung der neuen Bußgeldvorschriften in die für die Ahndung von Verkehrsverstößen bestehenden Datenverarbeitungssysteme der Länder.