

24.03.09

Empfehlungen der Ausschüsse

Vk - In - U

zu **Punkt ...** der 857. Sitzung des Bundesrates am 3. April 2009

46. Verordnung zur Änderung strassenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A.

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)**,
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)** und
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**

empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

Vk
In

1. Zu Artikel 1 Nummer 6 (§ 7a Absatz 3 Satz 2 - neu - StVO)

Dem Artikel 1 Nummer 6 ist in § 7a Absatz 3 folgender Satz anzufügen:

"Stockt oder steht der Verkehr auf den durchgehenden Fahrstreifen, so darf auf dem Ausfädelungsstreifen mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht vorbeigefahren werden."

Begründung

Steht der Verkehr auf den durchgehenden Fahrstreifen staubedingt oder aus anderer Ursache, so dürfte auf dem Ausfädelungsstreifen nach der Regelung in § 7a Absatz 3 Satz 1 auch nicht mehr weitergefahren werden, weil dies ein schnelleres Fahren auf dem Ausfädelungsstreifen bedingt. Der hilfsweise Rückgriff auf die allgemeinen Regeln zum Vorbeifahren reicht nicht aus. Um den Verkehrsteilnehmern das Verlassen der Autobahn zu ermöglichen, muss dies klargestellt werden. Das ursprünglich Gewollte kommt mit den Einschränkungen mäßige Geschwindigkeit und besondere Vorsicht zum Ausdruck.

...

Vk
In 2. Zu Artikel 1 Nummer 15 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 19 Absatz 1 Satz 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 15 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb ist in § 19 Absatz 1 Satz 3 nach dem Wort "Bahnübergängen" die Angabe "(Zeichen 151, 156 bis einschließlich Kreuzungsstück von Eisenbahn und Straße)" einzufügen.

Begründung

Die allgemeine Verkehrsregel zum Überholen an Bahnübergängen ist räumlich unbestimmt. Bei enger Auslegung beschränkt sie sich auf den Bahnübergang selbst (vgl. § 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz). Mit der Einfügung wird der räumliche Geltungsbereich konkretisiert.

Vk
In 3. Zu Artikel 1 Nummer 15 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe ccc (§ 19 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5 StVO)

In Artikel 1 Nummer 15 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe ccc sind in § 19 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5 nach dem Wort "ein" die Wörter "hörbares Signal wie ein" einzufügen.

Begründung

Die Sicherung durch hörbare Signale nach dem Eisenbahnrecht beschränkt sich nicht auf Pfeifsignale, auch wenn es sich dabei um den häufigsten Anwendungsfall handelt. Die Änderung trägt dem Rechnung und stellt die Sicherung durch hörbare Signale dem Beispiel Pfeifsignal voran.

Vk 4. Zu Artikel 1 Nummer 17a - neu - (§ 30 Absatz 3 Nummer 4 Nummern 5 bis 10 - neu - StVO):

In Artikel 1 ist nach Nummer 17 folgende Nummer 17a einzufügen:

'17a. In § 30 Absatz 3 Nummer 4 werden am Ende der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummern 5 bis 10 angefügt:

- "5. Zugmaschinen, die ausschließlich dazu dienen, andere Fahrzeuge zu ziehen,
- 6. Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit Hilfsladefläche, deren Nutzlast nicht mehr als das 0,4fache der zulässigen Gesamtmasse beträgt,

...

7. Fahrzeuge, bei denen die beförderten Gegenstände zum Inventar gehören, wie z. B. Ausstellungs-, Film- und Fernsehfahrzeuge sowie Schaustellerfahrzeuge (Schaustellerfahrzeuge auch mit Anhänger),
8. selbstfahrende Arbeitsmaschinen,
9. Einsatzfahrten von Bergungs-, Abschlepp- und Reparaturfahrzeugen,
10. Wohnwagenanhänger und Anhänger, die zu Sport- und Freizeitzwecken hinter Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 t geführt werden.".

Begründung:

Die Änderung greift einen Beschluss der Verkehrsminister der Länder auf, die sich am 9./10. Oktober 2007 für eine Vereinheitlichung bei der Handhabung des Sonntagsfahrverbots ausgesprochen hatten.

Die Änderung dient zum einen (vgl. Nummern 5 bis teilweise 7) der rechts-wirksamen Regelung der bisher lediglich in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung zu § 30 Absatz 3 genannten Ausnahmetatbestände (Randnummern 10 und 11) und ist insoweit schon aus rechtlichen Gründen notwendig. Denn es ist rechtlich nicht möglich, durch eine Verwaltungsvorschrift Ausnahmen von gesetzlichen Vorschriften zu normieren.

Zum anderen dient sie einer sehr begrenzten Erweiterung des Katalogs der gesetzlich vom Sonntagsfahrverbot ausgenommenen Fahrten (teilweise Nummern 7 bis 10). Dabei handelt es sich ausschließlich um solche Fahrten, die im Hinblick auf das Schutzgut des Sonntagsfahrverbots kaum von Bedeutung sind oder im Vergleich zu bestehenden Ausnahmetatbeständen deutlich weniger ins Gewicht fallen und für die die Länder daher schon bisher regelmäßig Ausnahmegenehmigungen erteilen. Teilweise wird bei solchen Fahrten sogar ganz auf Ausnahmegenehmigungen verzichtet (vgl. Beschluss der Verkehrsminister vom 9./10. Oktober 2007 zu Top 7.1).

Durch die Aufnahme dieser Ausnahmetatbestände in Absatz 3 wird die für eine bundesweit einheitliche Handhabung des Sonntagsfahrverbots erforderliche Rechtsgrundlage geschaffen. Dies schützt die Länder vor dem Vorwurf des Rechtsbruchs und gewährleistet Rechtssicherheit vor allem auch für die Fahrzeugführer und Unternehmer, die entsprechende Fahrzeuge einsetzen und sonntags mit ihnen Fahrten durchführen. Sie haben ein berechtigtes Interesse an einer transparenten einheitlichen Rechtspraxis der Überwachungs- und Verwaltungsbehörden.

Die Änderung trägt ferner zu einer Entbürokratisierung bei den Verwaltungsbehörden und zu einer Entlastung der betroffenen Wirtschaft

dadurch bei, dass zukünftig viele derzeit allein aus formalen Gründen durchzuführende Verwaltungsverfahren entfallen. Somit ändert sich an den tatsächlichen Verhältnissen nichts. Eine Lockerung des Sonntagsfahrverbots, an dem Bund und Länder übereinstimmend festhalten, geht mit der Änderung nicht einher.

In 5. Zu Artikel 1 Nummer 20 Buchstabe a (§ 39 Absatz 5 Satz 1 StVO)

In Artikel 1 Nummer 20 Buchstabe a sind in § 39 Absatz 5 Satz 1 nach dem Wort „Markierungen“ die Wörter „und markierte Radverkehrsführungen“ einzufügen.

Begründung

Als Radverkehrsführungen über Kreuzungen und Einmündungen hinweg dienen markierte Radwegefurten. Radverkehrsführungen können ferner das Linksabbiegen für den Radverkehr erleichtern (aufgeweitete Radaufstellstreifen, Radfahrerschleusen). Der Radverkehr muss diesen Radverkehrsführungen nach Maßgabe des § 9 Absatz 2 StVO folgen. Sie leisten damit einen großen Beitrag zur Aufrechterhaltung eines sicheren und leichten Verkehrsablaufs. Ihre Aufgabe können sie zielgerichtet nur dann erfüllen, wenn in einer Gesamtschau in die vorhandene Verkehrsregelung (beispielsweise Radwegbenutzungspflicht, Vorfahrt- und Vorrangregelung, Lichtzeichenregelung) einfügt werden und sie sachgerecht ergänzen. Dies ist unter Berücksichtigung der vorhandenen örtlichen und verkehrlichen Verhältnisse Aufgabe der für die Verkehrsregelung verantwortlichen Straßenverkehrsbehörden. Dies wird mit der Einfügung und der ausdrücklichen Zuordnung zu den Verkehrszeichen klargestellt.

Vk 6. Zu Artikel 1 Nummer 20 Buchstabe a (§ 39 Absatz 5 Satz 8 StVO)

In Artikel 1 Nummer 20 Buchstabe a ist in § 39 Absatz 5 Satz 8 das Wort "lediglich" zu streichen.

Begründung:

Die Streichung des Wortes "lediglich" soll eine Abwertung von auf der Fahrbahn wiedergegebenen Verkehrszeichen und Schriftzeichen sowie das Missverständnis vermeiden, sie seien als Hinweis auf ein angebrachtes Verkehrszeichen bedeutungslos oder unwichtig, auch wenn sie selbst keine Rechtswirkung haben.

Vk
In

7. Zu Artikel 1 Nummer 22, Nummer 26 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa, Doppelbuchstabe bb (§ 41 Absatz 1, § 42 Absatz 2 und § 49 Absatz 3 Nummer 4 und Nummer 5 StVO)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) In Nummer 22 sind in § 41 Absatz 1 und § 42 Absatz 2 jeweils die Wörter "Gebote oder Verbote" durch die Wörter "Ge- oder Verbote" zu ersetzen.

b) In Nummer 26 ist Buchstabe b wie folgt zu ändern:

aa) Doppelbuchstabe aa ist wie folgt zu fassen:

'aa) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

"4. entgegen § 41 Absatz 1 ein durch Vorschriftzeichen angeordnetes Ge- oder Verbot der Anlage 2, Spalte 3 nicht befolgt.". "

bb) Doppelbuchstabe bb ist wie folgt zu fassen:

'bb) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

"5. entgegen § 42 Absatz 2 ein durch Richtzeichen angeordnetes Ge- oder Verbot der Anlage 3, Spalte 3 nicht befolgt.". "

Begründung:

Die Änderungen schaffen eine sprachliche Übereinstimmung der beiden Sanktionsnormen mit den beiden Befolgungsnormen § 41 Absatz 1 und § 42 Absatz 2. Durch die sprachliche Änderung, die den straßenverkehrsordnungsrechtlich unüblichen Sprachgebrauch "gegebene Anordnung" vermeidet, wird zugleich die Lesbarkeit der Sanktionsnormen verbessert.

Zum anderen dienen sie ebenfalls im Interesse der Lesbarkeit der Straffung und Übersichtlichkeit. Die durch Vorschriftzeichen und Richtzeichen angeordneten Ge- oder Verbote sind jetzt in den neuen Anlagen 2 und 3 jeweils als konkrete Handlungen wiedergegeben, übersichtlich und systematisch dargestellt und leicht auffindbar. Den beiden an die neue Systematik und die neuen Inhalte angepassten Sanktionsnormen in Verbindung mit den jeweiligen Anlagen ist klar und gut nachvollziehbar zu entnehmen, wann ein ordnungswidriges Handeln vorliegt. Daher ist auch eine zusammenfassende nochmalige Darstellung der Ge- oder Verbote in den Nummern 4 und 5 entbehrlich, zumal sich die Gruppierung und Zusammenfassung der verschiedenen Ge- oder Verbote der Anlagen 2 und 3 in den Nummern 4 und 5 als schwierig und problematisch erweist. Dementsprechend enthält auch die amtliche Begründung keinen konkreten Hinweis auf die sanktionsrechtliche Notwendigkeit einer solchen nochmaligen Darstellung an dieser Stelle.

...

Die Änderungen vermeiden außerdem Missverständnisse und Unklarheiten, die sich aus den zusammengefassten Aufzählungen ergeben könnten. Z. B. sind Zweifel begründet, ob auch die durch Zeichen 201 angeordneten Halt- und Parkverbote bußgeldbewehrt sind, weil in Nummer 4 nur das Ge- oder Verbot zur Vorranggewährung genannt wird. Ebenso ist fraglich, ob und welche sanktionsrechtliche Bedeutung dem Umstand zukommt, dass im Falle der einer Zeichengruppe vorangestellten Regelung der Ge- oder Verbote in manchen Fällen nur die lfd. Nummer der vorangestellten Regelung (z. B. bei den lfd. Nummern 26 und 36 bis 40) und in anderen Fällen (nur) die lfd. Nummer der Zeichen genannt werden (z. B. bei den lfd. Nummern 5 bis 7).

Ferner erspart die Änderung einige sonst notwendige redaktionelle Korrekturen z. B. in Fällen teilweise fehlender, überflüssiger oder falscher Angaben (z. B. "Nummer", "zu", "Halteleinie"). Gerade Sanktionsnormen erfordern ein Höchstmaß an Fehlerfreiheit, Klarheit und Eindeutigkeit.

U 8. Zu Artikel 1 Nummer 24 (§ 45 Absatz 9 Satz 2 StVO)

Artikel 1 Nummer 24 ist wie folgt zu fassen:

'24. § 45 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 3a wird aufgehoben.
- b) 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 erheblich über dem allgemeinen Risiko liegende Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter zu befürchten ist." '

Begründung:

Nach der bisherigen Formulierung des § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn u. a. zunächst eine Gefahrenlage besteht. Das Erfordernis einer Gefahr wird - bezogen auf eine signifikante Risikoerhöhung für eine Rechtsgutbeeinträchtigung - als zu hoch angesehen. Dies führt dazu, dass bei erheblichen Beeinträchtigungen unterhalb der Gefahrenschwelle keine entsprechenden Maßnahmen angeordnet werden können.

So sind beispielsweise beim Lärmschutz nach einer Erhebung für die "alten" Länder mehr als 3 Prozent der Menschen mit Lärmpegeln über 65 dB(A) durch Straßenverkehrslärm nachts belastet (Quelle: Umweltbundesamt – Daten zur Belastung der Bevölkerung durch Lärm, Berlin 2000). Und das vor dem

Hintergrund, dass allein an den 2007 nach der 1. Stufe der Umgebungs lärmrichtlinie kartierten Straßen über 2 Mio. Personen Lärmpegeln ausgesetzt sind, bei denen der Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung zur Vermeidung einer Gesundheitsgefährdung bereits kurzfristigen Handlungsbedarf erkennt (65 dB(A) tags, 55 dB(A) nachts).

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen als schnelle, effektive und kostengünstige Methode zur Minderung gerade sehr hoher Belastungen können insbesondere im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht in dem möglichen und erforderlichen Umfang genutzt werden, da der Ermessensspielraum der Verkehrsbehörden bei deren Anordnung durch die Notwendigkeit einer Gefahrenlage sehr eingeschränkt wird.

Mit der vorgeschlagenen Änderung des § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO vereinfacht sich die Rechtsauslegung, indem sie die Vermengung der Begriffe "Gefahrenlage" und "Risiko" behebt.

Voraussetzung für eine Anordnung ist, dass eine erheblich über dem allgemeinen Risiko liegende Beeinträchtigung vorliegt. Neben der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erhalten im Abwägungsprozess die weiteren Belange (z. B. Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen) im Falle von einer erheblich über dem allgemeinen Risiko liegenden Beeinträchtigung das ihnen gebührende Gewicht.

Vk 9. Zu Artikel 1 Nummer 28 Buchstabe c (§ 53 Absatz 5 StVO)

In Artikel 1 Nummer 28 Buchstabe c ist in § 53 Absatz 5 nach der Zahl "388" ein Komma zu setzen und die Zahl "389" einzufügen.

Begründung

Für das Zeichen 389 müssen die gleichen Übergangsregelungen gelten wie für das zielgleiche Zeichen 388.

Vk In 10. Zu Artikel 1 Nummer 28 Buchstabe c (§ 53 Absatz 6 - neu - StVO)

Dem Artikel 1 Nummer 28 Buchstabe c ist in § 53 folgender Absatz 6 anzufügen:

"(6) An Lichtzeichenanlagen mit Radverkehrsführungen ohne besondere Lichtzeichen für Radfahrer müssen Radfahrer bis zum 31. August 2012 weiterhin die Lichtzeichen für Fußgänger beachten."

Folgeänderung:

In Artikel 1 Nummer 28 Buchstabe c ist die Angabe "4 und 5" durch die Angabe "4 bis 6" zu ersetzen.

...

Begründung:

Auf Grund der Neuregelung in § 37 Absatz 3 Nummer 6 ist eine Umrüstung von Lichtzeichen für Radfahrer erforderlich, wenn die Lichtzeichen für den Fahrverkehr für Radfahrer nicht gelten sollen und deshalb besondere Lichtzeichen geschaffen werden müssen. Die Übergangsregelung ist erforderlich, weil die Nachrüstung, insbesondere in Großstädten, mit einem nicht unerheblichen Arbeits- und Zeitaufwand verbunden ist, auch wenn "lediglich" die Streuscheiben in den Lichtzeichen für Fußgänger auszutauschen sind. In der Freien und Hansestadt Hamburg z. B. sind nach einer Schätzung ca. 1 000 der rund 1 700 Hamburger Lichtzeichenanlagen mit ca. 10 000 bis 15 000 Signalgebern von der Maßnahme betroffen. Daher ist ein Umrüstungszeitraum von mindestens drei Jahren vorzusehen.

**Vk 11. Zu Artikel 1 Nummer 29 (Anlage 1 zu § 40 Absatz 6 und 7 lfd. Nummer 21
In Spalte 3 Satz 2 - neu - StVO)**

Dem Artikel 1 Nummer 29 Anlage 1 zu § 40 Absatz 6 und 7 lfd. Nummer 21 ist in Spalte 3 folgender Satz anzufügen:

"Die Angabe erheblich abweichender Abstände kann an der dreistreifigen, zweistreifigen und einstreifigen Bake oberhalb der Schrägstreifen in schwarzen Ziffern erfolgen."

Begründung:

Die Beibehaltung der Angabe erheblich abweichender Abstände lässt gerade bei seitlich einmündenden Straßen eine flexiblere Ankündigung des Bahnübergangs zu und trägt mit dazu bei, den Beschilderungsaufwand in den einmündenden Straßen nicht ausweiten zu müssen.

**Vk 12. Zu Artikel 1 Nummer 29 (Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 lfd. Nummern 11 - neu -,
12 - neu - und 13 - neu - StVO)**

In Artikel 1 Nummer 29 ist Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 wie folgt zu ändern:

a) Nach lfd. Nummer zu 11 bis 13 ist folgende Tabellenzeile 11 einzufügen:

...

11	<p>Zeichen 223.1</p>  <p>Seitenstreifen befahren</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Das Zeichen gibt den Seitenstreifen als Fahrstreifen frei; dieser ist dann wie ein rechter Fahrstreifen zu befahren.</p>
----	---	---

- b) Nach lfd. Nummer 11.1 sind folgende Tabellenzeilen 12 und 13 einzufügen:

12	<p>Zeichen 223.2</p>  <p>Seitenstreifen nicht mehr befahren</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Das Zeichen hebt die Freigabe des Seitenstreifens als Fahrstreifen auf.</p>
13	<p>Zeichen 223.3</p>  <p>Seitenstreifen räumen</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Das Zeichen ordnet die Räumung des Seitenstreifens an.</p>

...

Begründung:**Zu Buchstabe a:**

Durch ein offensichtlich redaktionelles Versehen ist die Tabellenzeile nicht in die Drucksache mit aufgenommen worden. Auf die Abbildung und Erläuterung des Zeichens 223.1 kann aber nicht verzichtet werden, da dieses Verkehrszeichen sich im Straßenraum befindet und der Verkehrsteilnehmer durch die Straßenverkehrs-Ordnung das Zeichen und seine Bedeutung kennen muss.

Zu Buchstabe b:

Durch ein offensichtlich redaktionelles Versehen sind die Tabellenzeilen nicht in die Drucksache mit aufgenommen worden. Auf die Abbildung und Erläuterung der Zeichen 223.2 und 223.3 kann nicht verzichtet werden, da diese Verkehrszeichen im Straßenraum angeordnet werden und der Verkehrsteilnehmer durch die Straßenverkehrs-Ordnung der Zeichen und seine Bedeutung kennen müssen.

In 13. Zu Artikel 1 Nummer 29 (Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 lfd. Nummer 18 Spalte 3 Textteil "Erläuterung", lfd. Nummer 19 Spalte 3 Textteil "Erläuterung" - neu -, lfd. Nummer 20 Spalte 3 Textteil "Erläuterung" - neu - StVO)

In Artikel 1 Nummer 29 ist Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 wie folgt zu ändern:

- a) In lfd. Nummer 18 Spalte 3 Textteil "Erläuterung" ist nach dem Wort "Gehweg" die Angabe "(§ 25 Absatz 1 Satz 1)" einzufügen.
- b) In lfd. Nummer 19 und lfd. Nummer 20 ist jeweils in Spalte 3 nach dem Textteil "Ge- oder Verbot" folgender Satz anzufügen:

"Erläuterung

Das Zeichen kennzeichnet auch den Gehweg (§ 25 Absatz 1 Satz 1)."

Begründung

Dass Fußgänger Gehwege benutzen müssen, ergibt sich aus der allgemeinen Verkehrsregel des § 25 Absatz 1 Satz 1 StVO. Dagegen ergibt sich die Benutzungspflicht für die Radfahrer aus dem Ge- oder Verbot der Verkehrszeichen 240 und 241. Das Zitat des § 25 Absatz 1 Satz 1 stellt sicher, dass Fußgänger bei den Zeichen 240 und 241 nicht als andere Verkehrsteilnehmer eingestuft werden. Der Standort dieser Klarstellung in der Erläuterung stellt sicher, dass Zuwiderhandlungen allein als Verstoß gegen § 25 Absatz 1 Satz 1 StVO geahndet werden können.

Vk
In

14. Zu Artikel 1 Nummer 29 (Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 lfd. Nummer 20 Spalte 3 Textteil "Ge- oder Verbot" Nummer 1 StVO)

In Artikel 1 Nummer 29 sind in Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 lfd. Nummer 20 Spalte 3 Textteil "Ge- oder Verbot" Nummer 1 die Wörter "getrennte Geh- und Radweg" durch die Wörter "Radweg des getrennten Rad- und Gehwegs" zu ersetzen.

Begründung:

Mit der Änderung zu Zeichen 241 wird klargestellt, dass die Radwegbenutzungspflicht nur für den getrennten Radweg besteht.

Vk
In

15. Zu Artikel 1 Nummer 29 (Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 lfd. Nummer 26 und zu Nummern 36 bis 40 Spalte 3 Textteil "Ge- oder Verbot" StVO)

In Artikel 1 Nummer 29 Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 lfd. Nummer 26 und zu Nummer 36 bis 40 Spalte 3 Textteil "Ge- oder Verbot" sind jeweils die Wörter "den Verkehr" durch die Wörter "die Verkehrsteilnahme" zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung greift den Willen des Verordnungsgebers auf, verhaltensrechtlich zu verdeutlichen, "dass sowohl der fließende als auch der ruhende Verkehr erfasst ist." (vgl. amtliche Begründung zu der Anlage 2 lfd. Nummer 26 (Einleitung zu den Verkehrsverboten)). Sie geht davon aus, dass dieser Wille auch die in lfd. Nummer 36 bis 40 geregelten Zeichen einschließt.

Damit diese Verdeutlichung auch für die Verkehrsteilnehmer zum Ausdruck kommt, genügt die Benutzung allein des Wortes "Verkehr" nicht, da dies schon der bisherigen Wortwahl entspricht. Gerade sie hat in der Rechtsprechung zu unterschiedlichen Auslegungen bei der Frage geführt, ob Verkehrsverbote auch den ruhenden Verkehr erfassen (vgl. *Hentschel/König/Dauer*, Straßenverkehrsrecht, 40. Auflage 2009, § 41 Straßenverkehrs-Ordnung, Randnummer 248e m. w. N.). Die Klarstellung gewährleistet, dass auch die im ruhenden Verkehr festgestellten Verstöße bußgeldbewehrt sind und dass gegebenenfalls auch eine Kostentragungspflicht des Halters nach § 25a Straßenverkehrsgesetz besteht. Das Wort "Verkehrsteilnahme" ist insoweit eindeutiger und dient der Einheit der Rechtsordnung, nachdem seit dem 1. Februar 2009 auch in Nummer 153 Abschnitt I Bußgeldkatalogverordnung in der Spalte "Tatbestand" zur Erfassung des ruhenden Verkehrs eine entsprechende Formulierung aufgenommen worden ist ("am Verkehr teilgenommen").

...

Vk 16. Zu Artikel 1 Nummer 29 (Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 lfd. Nummer 44 Spalte 3
In Textteil "Ge- oder Verbot" StVO)

In Artikel 1 Nummer 29 Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 lfd. Nummer 44 Spalte 3 Textteil "Ge- oder Verbot" ist das Wort "Fahrzeugführer" durch das Wort "Kraftfahrzeugführer" und das Wort "verkehren" durch die Wörter "am Verkehr teilnehmen" zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung verdeutlicht, dass das Verkehrsverbot wie bisher nicht für alle Fahrzeugführer - z. B. für Radfahrer - gilt. Zudem wird das Verbot sprachlich eins zu eins an den seit dem 1. Februar 2009 geltenden Wortlaut von Nummer 153 Abschnitt I BKatV angeglichen, um auch verhaltensrechtlich nochmals klarzustellen, dass das Verbot sowohl den fliessenden als auch den ruhenden Verkehr umfasst, und das Risiko einer unterschiedlichen Auslegung auszuschließen (vgl. *Sandherr*, DAR 2008, 409; *Hentschel/ König/Dauer*, Straßenverkehrsrecht, 40. Auflage 2009, § 25a StVG, Rdn. 5 m. w. N.). Damit wird sichergestellt, dass auch die im ruhenden Verkehr festgestellten Verstöße bußgeldbewehrt sind und dass gegebenenfalls auch eine Kostentragungspflicht des Halters nach § 25a StVG besteht.

Vk 17. Zu Artikel 1 Nummer 29 (Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 lfd. Nummer 44 Spalte 3
In Textteil "Erläuterung" Nummer 1 StVO)

In Artikel 1 Nummer 29 Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 sind in lfd. Nummer 44 Spalte 3 Textteil "Erläuterung" Nummer 1 nach dem Wort "allgemein" die Wörter "durch Zusatzzeichen oder Allgemeinverfügung" einzufügen.

Begründung:

Die Kennzeichnung von Umweltzonen erfolgt auf Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und setzt voraus, dass diese Maßnahme in einem Luftreinhalte- oder Aktionsplan vorgesehen ist. Deren Regelungen sind eng mit den Vorgaben der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (vgl. 35. BImSchV) verknüpft. § 1 Absatz 2 der 35. BImSchV lässt es anders als die StVO zu, dass Ausnahmeregelungen allgemein durch Allgemeinverfügung (vgl. § 35 Satz 2 VwVfG) getroffen werden können. Jedenfalls wird in der Begründung zur Ersten Verordnung zur Änderung der 35. BImSchV (siehe Teil A der BR-Drucksache 819/07 vom 14. November 2007) ausdrücklich diese Möglichkeit angesprochen. Der Ausnahmerahmen soll vorher in dem zu Grunde liegenden

Luftreinhalte- oder Aktionsplan beschrieben sein. Dies ist auch notwendig, um die in einem fachübergreifenden und integrierten Planungsprozess entwickelte Maßnahme in ihrer Wirkung nicht auszuhöhlen oder zu unterlaufen.

Vk 18. Zu Artikel 1 Nummer 29 (Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 lfd. Nummer 63.2 Spalte 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 29 Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 ist lfd. Nummer 63.2 Spalte 3 wie folgt zu fassen:

"Erläuterung

Das Zusatzzeichen nimmt schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie blinde Menschen, jeweils mit besonderem Parkausweis Nr...., vom Haltverbot aus."

Begründung:

Diese Ergänzung ist zur Anpassung der StVO an die 45. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (vgl. BR-Drucksache 87/09 (Beschluss)) erforderlich.

Vk 19. Zu Artikel 1 Nummer 29 (Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 lfd. Nummer 68 Spalte 3 Textteil "Ge- oder Verbot" Nummer 1 Buchstabe c Satz 1 und Textteil "Erläuterung" Nummer 2 Buchstabe d - neu - und Buchstabe e - neu - StVO)

Artikel 1 Nummer 29 Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 lfd. Nummer 68 Spalte 3 ist wie folgt zu ändern:

- a) In dem Textteil "Ge- oder Verbot" Nummer 1 Buchstabe c ist Satz 1 zu streichen.
- b) Zu dem Textteil "Erläuterung" sind in Nummer 2 folgende Buchstaben d und e anzufügen:
 - c) Grenzt sie einen Sonderweg ab, darf sie nur überfahren werden, wenn dahinter anders nicht erreichbare Parkstände angelegt sind und die Benutzer von Sonderwegen weder gefährdet noch behindert werden.
 - d) Die Fahrbahnbegrenzungslinie darf überfahren werden, wenn sich dahinter eine nicht anders erreichbare Grundstückszufahrt befindet."

Begründung

Bündelung der Ausnahmeregelungen in der Erläuterung. Ergänzung um einen in der Praxis häufigen Ausnahmefall.

- Vk 20. Zu Artikel 1 Nummer 29 (Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 lfd. Nummer 68 Spalte 3 Textteil "Erläuterung" Nummer 2 Buchstabe c Satz 2 StVO)

In Artikel 1 Nummer 29 Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 ist in lfd. Nummer 68 Spalte 3 Textteil "Erläuterung" Nummer 2 Buchstabe c Satz 2 das Wort "Fahrbahnbegrenzung" zu streichen.

Begründung:

Redaktionelle Änderung. Das zu streichende Wort ist überflüssig und erschwert das Verständnis des Satzes.

- Vk 21. Zu Artikel 1 Nummer 29 (Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 lfd. Nummer 7 Spalte 3 Textteil "Erläuterung" Nummer 1 Buchstabe d StVO)

In Artikel 1 Nummer 29 Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 sind in lfd. Nummer 7 Spalte 3 Textteil "Erläuterung" Nummer 1 Buchstabe d nach dem Wort "sein" die Wörter "für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen" anzufügen.

Begründung:

Diese Ergänzung ist zur Anpassung der StVO an die 45. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (vgl. BR-Drucksache 87/09 (Beschluss)) erforderlich.

- Vk 22. Zu Artikel 1 Nummer 29 (Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 lfd. Nummer 10 Spalte 3 Textteil "Erläuterung" Nummer 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 29 Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 ist lfd. Nummer 10 Spalte 3 Textteil "Erläuterung" Nummer 3 wie folgt zu fassen:

"3. Durch ein Zusatzzeichen kann die Parkerlaubnis beschränkt sein, insbesondere nach der Dauer, nach Fahrzeugarten oder zu Gunsten der mit besonderem Parkausweis versehenen Bewohner, schwerbehinderten Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie blinden Menschen. Die Ausnahmen gelten nur, wenn die Parkausweise gut lesbar ausgelegt oder angebracht sind. Durch Zusatzzeichen kann das Parken mit Parkschein oder mit Parkscheibe vorgeschrieben werden."

Begründung:

Mit der 45. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (vgl. BR-Drucksache 87/09 (Beschluss)) ist der Personenkreis, der Behindertenparkplätze benutzen darf, erweitert worden. Es erscheint sachgerecht, die entsprechenden Anpassungen nicht nur bei Zeichen 314, sondern auch bei Zeichen 315 vorzunehmen.

In 23. Zu Artikel 2 Nummer 4a - neu - und 4b - neu - (Nummer 19.1 Spalte "StVO" und Nummer 19.1.1 Spalte "StVO" BKatV)

In Artikel 2 sind nach Nummer 4 folgende Nummern 4a und 4b einzufügen:

- 4a. In Nummer 19.1 wird in der Spalte "StVO" die Angabe "Abs. 3 Nr. 2" durch die Angabe "Absatz 3 Nummer 1 und 2, § 41 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 lfd. Nummer 68, 69 (Zeichen 295, 296) Spalte 3 Satz 1a, lfd. Nummer 70 (Zeichen 297) Satz 1" ersetzt.
- 4b. In Nummer 19.1.1 wird in der Spalte "StVO" die Angabe "Abs. 3 Nr. 2" durch die Angabe "Absatz 3 Nummer 1 und 2" ersetzt.'

Begründung

In Nummer 19.1 BKatV ist unter den verletzten Vorschriften § 5 Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 Nummer 2, § 49 Absatz 1 Nummer 5 StVO angeführt. Von diesen Vorschriften ist nur der Tatbestand "Überholt, obwohl nicht übersehen werden konnte, dass während des ganzen Überholvorgangs jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen war (§ 5 Absatz 2 Satz 1), und dabei das Verkehrszeichen (Zeichen 276, 277) nicht beachtet (§ 5 Absatz 3 Nummer 2)" erfasst.

Ein Überholen bei unklarer Verkehrslage und gleichzeitigem Nichtbeachten von Verkehrszeichen (Zeichen 276, 277) oder Überqueren/Überfahren der

Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295, 296) oder Nichtbefolgen der durch Pfeile vorgeschriebenen Fahrtrichtung (Zeichen 297) ist von Nummer 19.1 (und damit auch von Nummer 19.1.1 BKatV) nicht umfasst.

In der Folge können auch die TBNR 105624 bis 105626, 105636 bis 105638 und 105648 bis 105650 in der derzeit existierenden Formulierung nicht angewandt werden. Eine deutlich geringere Geldbuße sowie eine fehlende Anordnungsmöglichkeit für ein Fahrverbot sind die Folge.

Das gleiche Problem stellt sich bei dem Sachverhalt "Überholt ohne übersehen zu können, dass während des gesamten Überholvorganges eine Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen war und gleichzeitiger Missachtung der Zeichen bisherigen 295/296 und 297". Hier sind die TBNR 105630 bis 105632 und 105642 bis 105644 einschlägig. Es entsteht die gleiche Folge.

Eine Anpassung der Nummern 19.1 und 19.1.1 BKatV wird für erforderlich und dringend geboten angesehen, um die seit dem 1. Februar 2009 zutreffende Ahndungshöhe sowie ein Fahrverbot (nach bisheriger Rechtslage ein Regelfahrverbot) erlassen zu können.

Nach dieser vorgeschlagenen Änderung wäre eine Ahndung nach den Nummern 19.1 und 19.1.1 BKatV auch auf Überholvorgänge bei unklarer Verkehrslage und gleichzeitiger Missachtung der bisherigen Zeichen 276/277, 295/296 und 297 sowie bei "Überholen ohne übersehen zu können, dass während des gesamten Überholvorganges eine Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen war und gleichzeitiger Missachtung der bisherigen Zeichen 295/296 und 297" anwendbar.

Würde keine Änderung (wie vorgeschlagen) erfolgen, sind die Nummern 19.1 und 19.1.1 BKatV nur noch auf die Fälle des "Überholens, obwohl nicht übersehen werden konnte, dass während des gesamten Überholvorganges eine Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen war und gleichzeitiger Missachtung der bisherigen Zeichen 276/277" anwendbar.

In den anderen angesprochenen Konstellationen, welche als ebenso gefährlich und verkehrswidrig einzustufen sind, ergibt sich aus den vorhandenen BKatV-Nummern auf Grund tateinheitlicher Anwendung eine deutlich geringere Geldbuße.

In 24. Zu Artikel 2 Nummer 10 (Nummer 47 Spalte "Tatbestand" BKatV)

In Artikel 2 Nummer 10 ist nach der Angabe ""Zeichen 242.1, 242.2" der Teilsatz ' und die Angabe "(Zeichen 325, 326)" durch die Angabe "(Zeichen 325.1, 325.2)" einzufügen.

Begründung

Die bisherige Angabe der einschlägigen Zeichen stimmt mit der zukünftig gültigen nicht mehr überein, weswegen hier auch die Anpassung zu erfolgen hat. Es handelt sich um eine rein redaktionelle Änderung.

Vk 25. Zu Artikel 2 Nummer 28 (Nummer 146 Spalte "Tatbestand" BKatV)

In Artikel 2 Nummer 28 lfd. Nummer 146 ist die Spalte "Tatbestand" wie folgt zu fassen:

"Bei zugelassenem Fahrzeugverkehr auf einem Gehweg (Zeichen 239) oder in einem Fußgängerbereich (242.1) die Geschwindigkeit nicht angepasst (soweit nicht von Nummer 11 erfasst)."

Begründung:

Auch im Fußgängerbereich gilt die Anpassung der Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr.

In 26. Zu Artikel 2 Nummer 33 - neu - (Nummern 189.2.1 Spalte "Tatbestand", 189.3.1 Spalte "Tatbestand" und 214.1 Spalte "Tatbestand" BKatV)

Dem Artikel 2 ist folgende Nummer 33 anzufügen:

'33. In den Nummern 189.2.1, 189.3.1

[] 27. [und 214.1]

ist jeweils in der Spalte "Tatbestand" die Angabe "bzw. ihre Anhänger" anzufügen.'

Begründung:^{*}

Da § 30 und § 31 Absatz 2 StVZO von Fahrzeugen sprechen, sind in diesem Begriff die Anhänger mit enthalten. Dies muss sich auch in der Formulierung in der BKatV widerspiegeln. Die jetzt gewählte Formulierung schließt die Anhänger ausdrücklich in den Tatbestand mit ein, so dass dieser Verstoß in der gleichen Weise geahndet werden kann.

Ansonsten ist eine Ahndung mit dem für die Kraftfahrzeuge in der BKatV vorgesehenen Ahndungssatz nicht möglich. Dies würde aber dem Unrechtsgehalt des Verstoßes nicht gerecht werden.

* Wird gegebenenfalls redaktionell angepasst.

B.

28. Ferner empfehlen der **federführende Verkehrsausschuss** und der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** dem Bundesrat, die nachstehende **E n t s c h l i e ß u n g** zu fassen:

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die

[] 29. [auch vom Bundestag geforderte]

Änderung von Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrs-Ordnung hinsichtlich der Möglichkeit zur Ausweisung von Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum zügig auf den Weg zu bringen. Eine bundeseinheitliche Regelung ist nötig, damit Straßenverkehrsbehörden nach einheitlichen Kriterien Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum ausweisen können, um die Potenziale des Car-Sharing zu einer Parkraum- und Verkehrs-entlastung in den Städten zu erschließen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Car-Sharing ist eine innovative Dienstleistung, die den Zugriff auf ein Auto an dezentralen Stationen jederzeit ermöglicht. Die Erfahrung in Deutschland zeigt, dass hiermit der Parkraumbedarf vor allem in den innerstädtischen Quartieren deutlich reduziert werden kann.

Eine weitere Erschließung dieser Potenziale erfordert die Möglichkeit, Car-Sharing-Stationen auch im öffentlichen Straßenraum – ähnlich wie Taxistände – mit einer bundeseinheitlichen Regelung anordnen zu können. Etliche Städte in Deutschland haben bereits mit unterschiedlichen rechtlichen Mitteln örtliche Lösungen umgesetzt und sehr positive Erfahrungen sammeln können. Auch im europäischen Ausland (z. B. in Belgien, den Niederlanden, Großbritannien, Italien) bestehen nationale Anordnungsmöglichkeiten, die mit den entsprechenden Entlastungswirkungen in den Städten umgesetzt werden.

Der Bundestag hat mit dem Beschluss zur BT-Drucksache 15/5586 ein Änderungsverfahren von Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrs-Ordnung initiiert, das jedoch im Ressortabstimmungsverfahren stockt.

Es bestehen innerhalb der Bundesregierung Vorbehalte bezüglich der Rolle von Autovermietungen, die durch ein anbieterneutrales Zertifizierungsverfahren für umweltfreundliches Car-Sharing, ähnlich der Kriterien des Umweltzeichens "Blauer Engel" (RAL-UZ 100), gelöst werden könnten. Hierdurch würden alle Car-Sharing-Anbieter einheitlichen Anforderungen unterworfen werden, anhand derer die Straßenverkehrsbehörden bestimmen könnten, ob ihnen Vorrechte für Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum eingeräumt werden.