

**23.03.09**

## **Empfehlungen der Ausschüsse**

Vk - In

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

---

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)** und  
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**

empfehlen dem Bundesrat, der Verwaltungsvorschrift gemäß Artikel 84 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

- Vk 1. 1. Zu Artikel 1 Nummer 3 (Zu § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren) Buchstabe a (Zu Absatz 2) Randnummer 4 Nummer II. Satz 3 - neu - (VwV-StVO)

In Artikel 1 Nummer 3 (Zu § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren) Buchstabe a (Zu Absatz 2) Nummer II. ist nach Satz 2 folgender Satz anzufügen:

"Die Sätze 1 und 2 gelten sinngemäß, wenn im Zuge einer Vorfahrtstraße ein Gehweg zur Benutzung durch den Radverkehr freigegeben ist."

### Begründung:

Auch wenn dem Radverkehr im Zuge der Vorfahrtstraße keine eigene Verkehrsanlage zur Verfügung steht, sondern der Verkehrsraum der Fußgänger mitbenutzt werden soll, muss für den wartepflichtigen Verkehr der untergeordneten Straße aus Verkehrssicherheitsgründen erkennbar sein, dass er mit den Gehweg benutzendem Radverkehr zu rechnen hat. Daher ist auch in diesen Fällen die Markierung von Radwegefuren geboten.

...

Vk In 2. Zu Artikel 1 Nummer 47 (Zu den Zeichen 205 und 206) Randnummer 6 Nummer VI. Satz 3 (VwV-StVO)

In Artikel 1 Nummer 47 (Zu den Zeichen 205 und 206) sind in Randnummer 6 Nummer VI. Satz 3 nach dem Wort "aussehen" die Wörter "sowie Einmündungen von Feld- oder Waldwegen" einzufügen.

Begründung

Die Fahrbahnoberflächen von Feld- oder Waldwegen werden zunehmend an Einmündungen mit Straßen so ausgebaut, dass sie sich bei einem beiläufigen Blick von anderen Straßeneinmündungen nicht unterscheiden. Damit kann zumindest in diesen zunehmenden Fällen strittig sein, ob die Vorfahrtregel "rechts vor links" gilt, oder nicht. Im Interesse einer sicheren und leichten Verkehrsabwicklung muss in diesen Fällen das Zeichen 205 aufgestellt werden können.

Vk 3. Zu Artikel 1 Nummer 74 (Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit) Randnummer 2 Nummer 1 letzter Teilsatz, Randnummer 3 Nummer 2 letzter Teilsatz (VwV-StVO)

In Artikel 1 Nummer 74 (Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit) sind in Randnummer 2 Nummer 1 und Randnummer 3 Nummer 2 jeweils die Wörter "die vorher von 50 Prozent der Fahrzeugführer eingehalten wurde" durch die Wörter "die vorher von 85 Prozent der Fahrzeugführer von sich aus ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen, ohne überwachende Polizeibeamte und ohne Behinderung durch andere Fahrzeuge eingehalten wurde" zu ersetzen.

Begründung:

Die Festlegung von 85 Prozent einschließlich zugehöriger näherer Bestimmung entspricht der heutigen Fassung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung. Eine Herabsetzung dieses Wertes auf 50 Prozent entspräche einer wesentlichen Verschärfung, das heißt, es wären restriktivere Geschwindigkeitsbeschränkungen anzugeordnen als heute. Die heutige Regelung hat sich jedoch insofern bewährt, als mit ihr angemessene Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet worden sind. Dies ist aus folgenden Gründen naheliegend:

Auch auf Streckenabschnitten ohne (örtliche) Geschwindigkeitsbeschränkung ist der Anteil der Verkehrsteilnehmer, die so schnell fahren, dass sie in geschwindigkeitsbedingte Unfälle verwickelt werden, erheblich kleiner als 15 Prozent, geschweige denn 50 Prozent. Die überwiegende Mehrheit der

Verkehrsteilnehmer ist demnach auch ohne beschilderte Geschwindigkeitsbeschränkung in der Lage, von sich aus eine sichere Geschwindigkeit zu wählen. Sie sollten nicht durch übermäßige Geschwindigkeitsbeschränkungen in "Sippenhaft" für die Fehler einer kleinen Gruppe der Verkehrsteilnehmer - nämlich derer, die erheblich schneller als die Geschwindigkeit fahren, die von 85 Prozent der Kraftfahrer nicht überschritten wird, und die hierdurch Unfälle verursachen - genommen werden.

Dementsprechend geht es bei der erstmaligen Anordnung örtlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen a priori darum, die "Ausreißer nach oben" einzufangen, nicht jedoch in erster Linie darum, das allgemeine Geschwindigkeitsniveau abzusenken. In der verkehrstechnischen Fachliteratur findet sich das in den Gegenüberstellungen von Summenlinien der gemessenen Geschwindigkeiten mit und ohne Geschwindigkeitsbeschränkung wieder.

Diese Summenlinien können auch als Rangfolge der gefahrenen beziehungsweise gemessenen Geschwindigkeiten gelesen werden: Misst man etwa die Geschwindigkeit von 100 Fahrzeugen, so steht das langsamste Fahrzeug auf Platz 1. Die Geschwindigkeit des Fahrzeugs auf Platz 15 ist die Geschwindigkeit, die von 15 der 100 Fahrzeugführer (15 Prozent) nicht überschritten wird ( $v_{15}$ ). Die Geschwindigkeit des Fahrzeugs auf Platz 50 ist die Geschwindigkeit, die von 50 Prozent nicht überschritten wird ( $v_{50}$ ). Sie wird auch als Median bezeichnet. Er kann, muss aber nicht, identisch sein mit dem Mittelwert der Geschwindigkeiten aller Fahrzeuge. Die Geschwindigkeit des Fahrzeugs auf Platz 85 schließlich ist die Geschwindigkeit, die von 85 Prozent der Fahrzeugführer nicht überschritten wird ( $v_{85}$ ). Daraus ergibt sich, dass von den drei Werten  $v_{15}$ ,  $v_{50}$  und  $v_{85}$  der Wert  $v_{15}$  die langsamste und  $v_{85}$  die schnellste gefahrene Geschwindigkeit bezeichnet. Diese Werte werden regelmäßig als Eckwerte zur Beurteilung des Geschwindigkeitsverhaltens der Verkehrsteilnehmer auf einem bestimmten Streckenabschnitt verwendet.

In der Verkehrspraxis bedeutet die mit der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung im Regelfall zu beobachtende Absenkung der  $v_{85}$ , verbunden mit der Anhebung der  $v_{15}$ , eine Annäherung der Geschwindigkeitsniveaus der einzelnen Fahrzeuge. Dieser Effekt ist bei der heutigen Verkehrsdichte ein nicht zu unterschätzender Verkehrssicherheitsfaktor.

Die vorgesehene Absenkung würde dem Grundsatz der Einheit von Bau und Betrieb widersprechen und wäre auch durch eine noch so intensive Verkehrsüberwachung nicht durchzusetzen. Der Anteil der Verkehrsteilnehmer, die diese Beschränkung überhaupt nicht beachten, nähme deutlich zu, stünde aber andererseits einer großen Zahl von Fahrzeugen gegenüber, deren Führer diese Beschränkung einhalten. Dies führt zu zahlreichen Situationen mit gefährlich großen Geschwindigkeitsdifferenzen und entsprechenden Verkehrssicherheitsdefiziten. Insgesamt würde mit dieser Verschärfung die Akzeptanz - nicht zu verwechseln mit der ausschließlich durch Überwachung zu erreichenden Befolgung - von Geschwindigkeitsbeschränkungen erheblich leiden. Solange jedoch keine flächendeckende Überwachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen gegeben ist, ist eine weitestmögliche Akzeptanz letzterer unerlässlich.

Die bisherige Regelung hat sich bewährt und sollte auch angesichts der Zielsetzung der anstehenden Novelle - Weniger Verkehrszeichen und bessere Beschilderung - beibehalten werden. Eine Umsetzung würde zwangsläufig zu mehr und restiktiveren örtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen führen, mit zweifelhaftem Nutzen für die Verkehrssicherheit.

Vk 4. Zu Artikel 1 Nummer 82 (Zu Zeichen 283 Absolutes Haltverbot) Randnummer 1 Nummer I. Satz 3 (VwV-StVO)

In Artikel 1 Nummer 82 (Zu Zeichen 283 Absolutes Haltverbot) ist in Randnummer 1 Nummer I. Satz 3 zu streichen.

Begründung:

Redaktionelle Änderung. Anpassung an den Beschluss des Bundesrates in seiner 856. Sitzung vom 6. März 2009 (vgl. BR-Drucksache 990/08 (Beschluss)).

Vk 5. Zu Artikel 1 Nummer 98 (Zu den Zeichen 310 und 311 Ortstafel) Randnummer 4 Nummer IV. Satz 2a - neu - (VwV-StVO)

In Artikel 1 Nummer 98 (Zu den Zeichen 310 und 311 Ortstafel) ist nach Randnummer 4 Nummer IV. Satz 2 folgender Satz einzufügen:

"Andere Zusätze sind nur zulässig, wenn es sich um Bestandteile des amtlichen Ortsnamens oder Titel handelt, die auf Grund allgemeiner kommunalrechtlicher Vorschriften amtlich verliehen worden sind."

Begründung:

Auf zahlreichen Ortstafeln finden sich Zusätze wie beispielsweise "Barbarossastadt", "Brüder-Grimm-Stadt", "Lutherstadt" oder "Universitätsstadt". Bei diesen Namenszusätzen handelt es sich um Zusatzbezeichnungen, die auf Grund kommunalrechtlicher Vorschriften nach dem entsprechenden Antrag einer Gemeinde durch das jeweilige Innenministerium verliehen werden. In der Regel haben die Bezeichnungen einen historischen Hintergrund und sind für die betreffenden Kommunen von großer Bedeutung.

In jüngster Zeit haben die Ortsschilder mit Namenszusätzen zu Problemen geführt mit Auswirkung auf das Verkehrsrecht. So hat das Amtsgericht Hanau entschieden, dass wegen des Zusatzes auf dem Ortsschild keine "Innerörtlichkeit" bestehe und damit auch keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 50. Tempoverstöße können somit nicht geahndet werden, was erhebliche Auswirkung auf die Verkehrssicherheit hat.

Im Interesse der Rechtsklarheit, der Verkehrssicherheit und im Interesse der Kommunen ist die vorgeschlagene Regelung zwingend notwendig.

Auch wird durch eine solche Regelung unerwünschter und nicht mehr tolerabler "Wildwuchs" von ergänzenden Zusatzbezeichnungen auf oder in direktem Zusammenhang mit Ortstafeln verhindert.

Vk 6. Zu Artikel 1 Nummer 133 (Zu Zeichen 386.1, 386.2 und 386.3 Touristischer Hinweis, touristische Route und touristische Unterrichterrichtungstafel) Randnummer 4 Nummer IV. (VwV-StVO)

In Artikel 1 Nummer 133 (Zu Zeichen 386.1, 386.2 und 386.3 Touristischer Hinweis, touristische Route und touristische Unterrichterrichtungstafel) Randnummer 4 Nummer IV. sind die Wörter ", die das für Verkehr zuständige Bundesministerium mit Zustimmung der obersten Landesbehörden bekannt gibt" durch die Wörter ". Die Fundstelle gibt das zuständige Bundesministerium bekannt" zu ersetzen.

Begründung:

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen veröffentlichte – nachdem der zuständige Bund-Länder-Fachausschuss sich mit der vorgelegten Fassung einverstanden erklärt hat – die Richtlinien für touristische Beschilderung (RtB) selbst. Durch Verkehrsblattverlautbarung erfolgt die Bekanntgabe der Fundstelle der Veröffentlichung der RtB.

Vk 7. Zu Artikel 1 Nummer 163 (Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) Buchstabe a (Zu Absatz 1 bis 1e) Doppelbuchstabe dd Nummer IX. 1 (VwV-StVO)

In Artikel 1 Nummer 163 (Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) Buchstabe a (Zu Absatz 1 bis 1e) ist Doppelbuchstabe dd wie folgt zu fassen:

'dd) In Nummer IX. 1 wird die Angabe "(§ 41 Abs. 3 Nr. 7)" durch die Angabe "(lfd. Nummer 74 der Anlage 2)" ersetzt.'

Begründung:

Redaktionelle Änderung. Anpassung an die 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (vgl. BR-Drucksache 153/09).

- Vk 8. Zu Artikel 1 Nummer 164 (Zu § 46 Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis)  
Buchstabe a (Zu Absatz 1) Doppelbuchstabe bb Zu Nummer 11, Nummer I. 1  
a), b), f) und g), Buchstabe b (VwV-StVO)

In Artikel 1 ist Nummer 164 (Zu § 46 Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis) wie folgt zu ändern:

- a) Buchstabe a (Zu Absatz 1) Doppelbuchstabe bb ist wie folgt zu fassen:  
'bb) Zu Nummer 11 werden in Nummer I. 1 a) die Angabe "Zeichen 286, 290" durch die Angabe "Zeichen 286, 290.1" und die Angabe "Bild 291" durch die Angabe "Bild 318", in Nummer 1 b) die Angabe "Zeichen 290" durch die Angabe "Zeichen 290.1", in Nummer 1 f) das Wort "Anwohner" durch das Wort "Bewohner" und in Nummer 1 g) die Angabe "Zeichen 325" durch die Angabe "Zeichen 325.1" ersetzt.'
- b) Buchstabe b ist aufzuheben.

Begründung:

Redaktionelle Änderung. Anpassung an die 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (vgl. BR-Drucksache 153/09).