

**23.05.97**

VP - Fz - In - U

## **Verordnung**

**des Bundesministeriums  
für Verkehr und  
des Bundesministeriums  
für Umwelt, Naturschutz und  
Reaktorsicherheit**

---

### **Vierundzwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

#### **A. Zielsetzung**

Verbesserung der Sicherheit und Förderung des Radfahrverkehrs

Gleichstellung des kombinierten Verkehrs Hafen (Seehäfen/Binnenhäfen)/-Straße mit dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße als Befreiungstatbestand vom Sonn- und Feiertagsverbot.

#### **B. Lösung**

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Änderung der Ferienreiseverordnung

#### **C. Alternativen**

Keine

#### **D. Kosten**

Der Bund wird nicht mit Kosten belastet.

Für die Überprüfung und ggf. Instandsetzung von Radwegen, aber auch eine mögliche Anordnung neuer Radverkehrsbeschilderungen und -markierungen können bei Länder und Gemeinden Kosten in nicht quantifizierbarer Höhe entstehen lassen.

**22.05.97**

VP - Fz - In - U

**Verordnung**

**des Bundesministeriums  
für Verkehr und  
des Bundesministeriums  
für Umwelt, Naturschutz und  
Reaktorsicherheit**

---

**Vierundzwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrs-  
rechtlicher Vorschriften**

Der Chef des Bundeskanzleramtes  
031 (323) - 920 01 - Str 53/97

Bonn, den 21. Mai 1997

An den  
Präsidenten des Bundesrates

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

Vierundzwanzigste Verordnung zur Änderung  
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

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

  
Friedrich Bohl

**Vierundzwanzigste Verordnung**  
**zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**  
**Vom .....**

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 3 erster Halbsatz des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die Eingangsworte in Absatz 1 Nr. 3 zuletzt geändert durch § 37 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. August 1965 (BGBl. I S. 927), verordnet das Bundesministerium für Verkehr,

des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d und Absatz 2a des Straßenverkehrsgesetzes, Absatz 2a eingefügt durch Artikel 22 Nr. 2 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089), verordnen das Bundesministerium für Verkehr 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 5 der Verordnung vom 14. Februar 1996 (BGBl. I S. 216) wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 2 wird durch folgende Sätze ersetzt:

"Sie müssen Radwege benutzen, wenn die jeweilige Fahrtrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet ist. Andere rechte Radwege dürfen sie benutzen."

bb) Satz 4 wird wie folgt gefaßt:

"Sie dürfen ferner rechte Seitenstreifen benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind und Fußgänger nicht behindert werden."

cc) Der frühere Satz 4 wird Satz 5.

b) Absatz 5 wird wie folgt gefaßt:

"Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Auf Fußgänger ist besondere Rücksicht zu nehmen. Beim Überqueren einer Fahrbahn müssen die Kinder absteigen."

2. § 9 Abs. 2 Satz 5 wird wie folgt gefaßt:

"Sind Radverkehrsführungen vorhanden, so haben Radfahrer diesen zu folgen."

3. Dem § 10 wird folgender Satz 3 angefügt:

"Dort, wo eine Klarstellung notwendig ist, kann Zeichen 205 stehen."

4. In § 30 Abs. 3 wird nach Nummer 1 folgende Nummer 1a eingefügt:

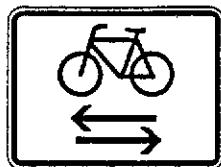
"1a. kombinierten Güterverkehr Hafen-Straße zwischen Belade- oder Entlade-  
stelle und einem innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 Kilometern  
gelegenen Hafen (An- oder Abfuhr),".

5. § 41 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 Buchstabe b wird in der Erläuterung zu Zeichen 205  
nach Satz 2 folgender Satz eingefügt:

"Wo linke Radwege auch für die Gegenrichtung freigegeben sind und  
Radfahrer die Fahrbahn kreuzen, kann über dem Zeichen 205 das  
Zusatzschild



angebracht sein. Mit diesem Zusatzschild enthält das Zeichen das  
Gebot:

„Vorfahrt gewähren und auf kreuzenden Radverkehr von links und rechts achten!“

bb) Nummer 5 wird wie folgt geändert:

aaa) Nach Satz 7 werden hinter der Erläuterung zu den Zeichen 242 und 243 folgende Zeichen 244 und 244a und folgender Satz eingefügt:

"Zeichen 244

Zeichen 244a



Auf Fahrradstraßen gelten die Vorschriften über die Benutzung von Fahrbahnen; abweichend davon gilt:

1. Andere Fahrzeugführer als Radfahrer dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, soweit dies durch Zusatzschild zugelassen ist.
2. Alle Fahrzeuge dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.
3. Radfahrer dürfen auch nebeneinander fahren."

bbb) Satz 2 der Erläuterung zu Zeichen 245 wird wie folgt gefaßt:

„Dasselbe gilt auch für Taxen, wenn dies durch das Zusatzschild „Taxi frei“ angezeigt ist, sowie für Radfahrer, wenn dies durch das Zusatzschild



angezeigt ist.“

b) In Absatz 3 Nr. 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa) werden das Komma hinter dem Wort "Fuhrwerke" sowie das Wort "Radfahrer" gestrichen.

6. § 42 Abs. 6 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Buchstabe f) wird der Punkt am Ende durch ein Semikolon ersetzt.

b) Nach Buchstabe f) wird folgender Buchstabe g) angefügt:

"g) Wird am rechten Fahrbahnrand ein Schutzstreifen für Radfahrer so markiert, dann dürfen andere Fahrzeuge die Markierung bei Bedarf überfahren; eine Gefährdung von Radfahrern ist dabei auszuschließen. Der Schutzstreifen kann mit Fahrbahnmarkierungen (Sinnbild "Radfahrer", § 39 Abs. 3) gekennzeichnet sein."

## **Artikel 2**

### **Änderung der Ferienreiseverordnung**

In § 3 Abs. 1 der Ferienreiseverordnung vom 13. Mai 1985 (BGBl. I S. 774), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 30. März 1992 (BGBl. I S. 743), wird nach Nummer 1 folgende Nummer 1a eingefügt:

- "1a. kombinierten Güterverkehr Hafen-Straße zwischen Belade- oder Entladestelle und einem innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 Kilometern gelegenen Hafen (An- oder Abfuhr),".

### **Artikel 3**

#### **Inkrafttreten**

Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa tritt am 1. Oktober 1998 in Kraft. Im übrigen tritt diese Verordnung am 1. Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 1997

## Begründung

### I. Allgemeines

Die Änderungsverordnung verfolgt mit der Anhebung der Altersgrenze auf Gehwegen radfahrender Kinder das Ziel der Verbesserung der Sicherheit radfahrender Kinder im Straßenverkehr. Im weiteren soll die Verwendung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrrad gefördert werden. Die Möglichkeit der Anordnung von Fahrradstraßen, der unter bestimmten Voraussetzungen aufgehobenen Radwegebenutzungspflicht, die Schaffung spezieller Radfahrerschutzstreifen sowie die Möglichkeit auf Bussonderfahrstreifen Radfahrverkehr zuzulassen, trägt dem Rechnung.

Der Ausschluß des kombinierten Güterverkehrs Hafen/Straße für Binnenwasserstraßen- und Seehäfen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot beruht auf der Vergleichbarkeit dieser Verkehre mit dem bereits freigestellten kombinierten Güterverkehr Schiene/Straße.

### II. Zu den einzelnen Vorschriften

#### 1. Zu Artikel 1, Nr. 1, Buchstabe a Doppelbuchstabe aa:

Die Radwegebenutzungspflicht dient der Entmischung und Entflechtung des Fahrzeugverkehrs. Sie ist aus Gründen der Verkehrssicherheit in der Regel sachgerecht. Allerdings befinden sich heute zahlreiche Radwege entweder in einem baulich unzureichenden Zustand oder entsprechen nach Ausmaß und Ausstattung nicht den Erfordernissen des modernen Radverkehrs. Die Benutzung solcher Radwege ist daher für Radfahrer im allgemeinen nicht ohne weiteres zumutbar. Andererseits ist es vertretbar, die Benutzung solcher Radwege dort noch anzubieten, wo dies nach Abwägung der Interessen für einen Teil der Radfahrer, z. B. ältere Radfahrer, vorteilhaft ist. Die Pflicht zur



Benutzung von Radwegen wird deshalb auf solche Radwege beschränkt, die durch die Straßenverkehrsbehörde orts- und verkehrsbezogen mit Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet sind.

Die Benutzung linker Radwege wird weiterhin grundsätzlich verboten. Die Straßenverkehrsbehörde kann jedoch ebenfalls orts- und verkehrsbezogen geeignete linke Radwege für den gegenläufigen Radverkehr mit Zeichen 237, 240 oder 241 kennzeichnen und damit eine Benutzungspflicht einführen.

2. Zu Artikel 1, Nr. 1, Buchstabe a Doppelbuchstabe bb:

Auf die bisherige Benutzungspflicht für Seitenstreifen durch Radfahrer kann verzichtet werden. Innerorts dienen Seitenstreifen fast immer dem ruhenden Verkehr und kommen daher für den Radverkehr kaum in Betracht. Außerhalb geschlossener Ortschaften steht der Seitenstreifen zwar grundsätzlich auch dem ruhenden Verkehr zur Verfügung, wird hier aber nur ausnahmsweise entsprechend genutzt. Gleichwohl sind die Seitenstreifen außerorts in der Regel nicht für einen modernen Radverkehr geeignet. Wo außerhalb geschlossener Ortschaften der Seitenstreifen über eine entsprechende Ausstattung verfügt, wird er in der Regel durch den Radfahrer freiwillig angenommen. Ein Benutzungsrecht des Radfahrers für Seitenstreifen wird jedoch erhalten.

3. Zu Artikel 1, Nr. 1, Buchstabe b:

Eine Abwägung der Interessen radfahrender Kinder gegenüber den Interessen von Fußgängern, die den Gehweg benutzen, ergibt, daß einerseits die Verpflichtung radfahrender Kinder, bis zum vollendeten 8. Lebensjahr den Gehweg zu benutzen, aufrecht er-

halten werden muß, daß aber für Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr eine Benutzungsmöglichkeit geschaffen werden muß. Dafür spricht insbesondere, daß aus pädagogischer Sicht die schulische Radfahrausbildung der Kinder nicht vor dem 10. Lebensjahr abgeschlossen werden kann. Diese Lücke zwischen dem 8. und dem 10. Lebensjahr muß deshalb geschlossen werden.

Der Ausschluß der Gehwegbenutzung, wenn Radwege vorhanden sind, wird aufgegeben. Die Gestaltung der Radwege (z. B. baulicher Radweg, Radfahrstreifen) und deren Führung sind vielfältig. Diese Ausnahme ist deshalb den Kindern nicht immer vermittelbar, aber auch nicht immer zumutbar. Aus Gründen der Sicherheit der Kinder soll es deshalb ohne Ausnahme bei dem Grundsatz der Gehwegbenutzung bleiben. Andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere die Fußgänger, werden dadurch im Grundsatz nicht zusätzlich belastet; es entfällt nur eine Ausnahme.

4. Zu Artikel 1, Nr. 2:

Folgeänderungen zur Benutzungspflicht für Radwege. Damit wird klargestellt, daß an Kreuzungen und Einmündungen einer vorhandenen Radwegeführung immer dann zu folgen ist (Verhaltenspflicht), wenn diese im Zuge eines Radweges markiert wurde. Auf die Kennzeichnung des Radweges mit Zeichen 237, 240 oder 241 oder die Freigabe für gegenläufigen Radverkehr kommt es insofern nicht an. Weiterhin wird damit klargestellt, daß mehrere Radwegeführungen (z. B. nur Wahlmöglichkeit für indirektes und direktes Abbiegen) markiert sein können.

5. Zu Artikel 1, Nr. 3:

Ausnahme von dem Grundsatz, daß Zeichen 205/206 nur an Kreuzungen und Einmündungen von Fahrbahnen zur Regelung der Vorfahrt aufgestellt werden (§ 8 Abs. 1). Davon soll nur im Einzelfall

dort Gebrauch gemacht werden, wo besondere Umstände dies aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend erfordern. Es soll dabei die negative Beschilderung mit Zeichen 205/206 (abweichend von BGH, Urteil vom 24. März 1988 - DAR S. 269) genügen, da die Zeichen nur die allgemeine Verhaltensregel des § 10 Satz 1 klarstellen und verdeutlichen sollen. Allerdings wird wegen des Vorrangs der Verkehrszeichenregelung (§ 39 Abs. 2) der Gefährdungsausschluß anderer abgeschwächt. Bereits deshalb ist eine zurückhaltende Anwendung angebracht.

Entscheidend ist der optische Gesamteindruck, die räumliche Nähe zur Vorfahrtstraße und die Gefahrenabwägung im Einzelfall.

6. Zu Artikel 1, Nr. 4:

Es besteht kein sachlicher Grund, den kombinierten Verkehr Hafen - Straße, also von und zu den Seehäfen und Häfen der Binnenwasserstraßen, anders als den kombinierten Verkehr Schiene - Straße zu behandeln. Die Entfernungsangabe - 150 km Luftlinie im Umkreis um den Binnen- bzw. Seehafen - trägt dabei den Festlegungen gemeinsamer Regeln im kombinierten Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten der EU Rechnung (Richtlinie 92/106/EWG).

7. Zu Artikel 1, Nr. 5, Buchstabe a Doppelbuchstabe aa:

Der Einschub erfolgt im Interesse der Verbesserung der Sicherheit der Fahrradfahrer. Er verdeutlicht dem Kraftfahrzeugverkehr, daß er an dieser Stelle mit kreuzendem bzw. gegengerichteten Radverkehr zu rechnen hat.

8. Zu Artikel 1, Nr. 5, Buchstabe a Doppelbuchstabe bb  
Dreifachbuchstabe aaa:

Zur Förderung des Radverkehrs wird das Instrument der Fahrradstraße eingeführt. Fahrradstraßen können für bestimmte Straßenstrecken zur Bündelung des vorhandenen oder zu erwartenden Radverkehrs im Rahmen einer flächenhaften Radverkehrsplanung eingerichtet werden. Zeichen 244 kennzeichnet eine Fahrbahn als Fahrradstraße. Dort gelten grundsätzlich alle allgemeine Vorschriften über die Benutzung von Fahrbahnen, wie Geschwindigkeit (§ 3), Abstand (§ 4), Überholen (§ 5), Vorfahrt (§ 8), Halten und Parken (§ 12) und Fußgänger (§ 25). Fahrradstraßen kommen nur für bestimmte Straßenstrecken in Betracht, auf denen der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Fahrradstraßen sind nur für untergeordnete Straßen, nicht aber für Hauptverkehrsstraßen oder Sammelstraßen des Kraftfahrzeugverkehrs geeignet.

9. Zu Artikel 1, Nr. 5, Buchstabe a Doppelbuchstabe bb  
Dreifachbuchstabe bbb:

Ist der Sonderfahrstreifen breit genug und der Verkehr mit Linienomnibussen nicht besonders dicht, so bestehen keine Bedenken, auch den Radverkehr auf den Sonderfahrstreifen zuzulassen. Die Benutzung des Sonderfahrstreifens ist dann in das Ermessen des einzelnen Radfahrers gestellt (Benutzungsmöglichkeit).

10. Zu Artikel 1, Nr. 5, Buchstabe b:

Auf die Benutzungspflicht für Seitenstreifen kann verzichtet werden (vgl. zu Nr. 1 Buchstabe b).

11. Zu Artikel 1, Nr. 6 Buchstabe b:

Häufig reicht die vorhandene Verkehrsfläche nicht aus, um Radwege baulich einzurichten oder durch Abmarkierung entsprechender Flächen von der Fahrbahn auszuweisen. Deshalb wird zugelassen, im jeweils rechten Randbereich der Fahrbahn in geeigneten Fällen für den Radverkehr Schutzstreifen abzumarkieren. Davon soll zunächst nur innerorts Gebrauch gemacht werden, weil für Außerortsstraßen noch umfangreiche Forschungsarbeiten abgewartet werden sollen. Eine Regelung enthält die VwV-StVO.

Der Radverkehr muß dann entsprechend dem Rechtsfahrgebot (§ 2 Abs. 2 Satz 3) den Schutzstreifen benutzen. Der Kraftfahrzeugverkehr wird solche Schutzstreifen von sich aus meiden und sich mehr auf den Fahrstreifen bewegen; er kommt damit seiner Verpflichtung, möglichst weit rechts zu fahren, nach. Für Ausweichvorgänge im Begegnungsverkehr kann der Schutzstreifen durch den Kraftfahrzeugverkehr mitbenutzt werden, wenn auch unter besonderer Vorsicht. Die Abmarkierung solcher Schutzstreifen setzt deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit voraus, daß sich solche Ausweichvorgänge auf eher seltene Fälle beschränken. Auch muß der ruhende Verkehr auf den Schutzstreifen ausgeschlossen (z. B. Zeichen 283) werden können.

12. Zu Artikel 2:

Entsprechende Anpassung der Ferienreiseverordnung an die Änderung des § 30 Straßenverkehrs-Ordnung (vgl. zu 8. Artikel 1, Nr. 4).

13. Zu Artikel 3:

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

Für die Nr. 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Artikels 1 ist eine längere Frist für das Inkrafttreten vorgesehen, um den Straßenverkehrsbehörden zum einen die Radverkehrsplanung (Bestandsaufnahme, Entscheidung über die Kennzeichnung) zu ermöglichen und den Straßenbaubehörden zum anderen eine Nachbesserung oder eine Anpassung baulicher Radwege zu ermöglichen.

III. Kosten

Auswirkungen auf den Haushalt des Bundes sind nicht zu erwarten. Ein Anspruch auf den Bau von Radverkehrsanlagen auf Straßen in der Baulast des Bundes besteht nicht.

Hinsichtlich der Haushalte der Länder und Gemeinden wird die Überprüfung und ggf. Instandsetzung der Radwege, aber auch die mögliche Anordnung neuer Radverkehrsbeschilderungen und -markierungen Kosten in nicht quantifizierbarer Höhe entstehen lassen. Bei den Kommunen können zusätzliche Kosten in nicht quantifizierbarer Höhe durch die nun differenziertere Radverkehrsplanung entstehen.

Auswirkungen auf die Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau ergeben sich nicht.

04.07.97

**Beschluß**  
des Bundesrates

---

Vierundzwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 714. Sitzung am 4. Juli 1997 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der aus der Anlage ersichtlichen Änderungen zuzustimmen.

Anlage

---

Änderungen

zur

Vierundzwanzigsten Verordnung

zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

1. Zu Artikel 1 nach Nummer 1 (§ 3, 4, 7, 17, 18 und 39 StVO)  
Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc - neu - (§ 41 Abs. 2 StVO)  
Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd - neu - (§ 41 Abs. 2 StVO)Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee - neu - (§ 41 Abs. 2 StVO)  
Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 42 Abs. 6 StVO)  
Zu Artikel 1 nach Nummer 6 (§ 42 Abs. 7 StVO)  
Nach Artikel 2
  - a) In Artikel 1 ist nach Nummer 1 folgende Nummer 1a - neu - einzufügen:  
'1a. In § 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchstaben a, b und c,  
in § 4 Abs. 3,  
in § 7 Abs. 3,  
in § 17 Abs. 4,  
in § 18 Abs. 5 Nr. 1 und  
in § 39 Abs. 3;  
wird jeweils die Angabe "2,8 t" durch die Angabe "3,5 t" ersetzt.'



- b) In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a ist nach Doppelbuchstabe bb folgender Doppelbuchstabe cc anzufügen:

'cc) In Nummer 6 wird bei den Bestimmungen zu Zeichen 253 die Angabe "2,8 t" durch die Angabe "3,5 t" ersetzt.'

- c) In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a ist nach Doppelbuchstabe cc - neu - folgender Doppelbuchstabe dd - neu - anzufügen:

'dd) In Nummer 6 wird bei den Bestimmungen zu Zeichen 273 in Satz 1 die Angabe "2,8 t" durch die Angabe "3,5" ersetzt.'

- d) In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a ist nach Doppelbuchstabe dd - neu - folgender Doppelbuchstabe ee - neu - anzufügen:

'ee) In Nummer 7 wird bei den Bestimmungen zu Zeichen 277 die Angabe "2,8 t" durch die Angabe "3,5" ersetzt.'

- e) In Artikel 1 Nr. 6 ist vor Buchstabe a folgender Buchstabe 0a einzufügen.

'0a) In Buchstabe d wird die Angabe "2,8 t" durch die Angabe "3,5 t" ersetzt.'

- f) In Artikel 1 ist nach Nummer 6 folgende Nummer 7 - neu - anzufügen:

'7. In § 42 Abs. 7 wird bei den Bestimmungen zu Zeichen 388 die Angabe "2,8 t" durch die Angabe "3,5 t" ersetzt.'

- g) Nach Artikel 2 sind folgende Artikel 2a - neu - und 2b - neu - einzufügen:

#### 'Artikel 2a

Änderung der Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen (Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung):

In § 1 Abs. 1 Satz 1 der Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung vom 21. November 1978 (BGBl. I S. 1824) wird die Angabe "2,8 t" durch die Angabe "3,5 t" ersetzt.

#### Artikel 2b

Die Anlage zu § 1 Abs. 1 der Verordnung über Regelsätze für Geldbußen und über die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung-BKatV) vom 4. Juli 1989 (BGBl. I S. 1305, ber. S. 1447), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 14. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2043) wird wie folgt geändert:

"In Nummer 7 wird in der Tatbestandsspalte die Angabe "2,8 t" durch die Angabe "3,5 t" ersetzt."

#### Als Folge

sind in der Eingangsformel (der Drucksache 374/97) nach den Wörtern "(BGBl. I S. 927)" die Wörter "und des § 26a des Straßenverkehrsgesetzes der durch Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090) eingefügt worden ist" einzufügen.

#### Begründung :

Das geltende Recht unterwirft Pkw und Kraftfahrzeuge bis zu 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht den gleichen Vorschriften. Grund ist die "technische Vergleichbarkeit". Die technische Fortentwicklung der Fahrzeuge gestattet es heute, auch Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5 t mit den Pkw gleich zu behandeln, die Verkehrssicherheit wird nicht beeinträchtigt. Einer generellen Anhebung der Gewichtsgrenze von 2,8 t auf 3,5 t steht damit nichts im Wege.

Zudem ist die Anhebung der Gewichtsgrenze auch aus rechtssystematischen Gründen zu befürworten. Aufgrund der 2. EG-Führerscheintrichtlinie wird die Bundesrepublik Deutschland die international übliche Einteilung der Fahrerlaubnisklassen einführen. Die Grenze zwischen der Pkw-Klasse B (bisher Klasse 3) und der Lkw-Klasse C (bisher Klasse 2) verläuft dann bei einem zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges von 3,5 t (bisher 7,5 t). Die Anhebung der Gewichtsklasse von 2,8 t auf 3,5 t führt so zu einer Harmonisierung der verhaltensrechtlichen mit den fahrerlaubnisrechtlichen Bestimmungen.

## 2. Zu Artikel 1 nach Nummer 3 (§ 16 Abs. 1 StVO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 3 folgende Nummer 3a - neu - einzufügen:

'3a. In § 16 Abs. 1 Nr. 2 werden am Ende folgende Wörter eingefügt:

" , z. B. bei Annäherung an einen Stau oder bei besonders langsamer Fahrgeschwindigkeit auf Autobahnen und anderen schnell befahrenen Straßen"

### Begründung:

Die wissenschaftliche Auswertung schwerer Unfälle auf Autobahnen hat ergeben, daß Fahrzeuge, die im Verhältnis zum allgemeinen Verkehrsablauf extrem langsam fahren, eine besondere Gefahr darstellen. Deshalb hat sich bei den Benutzern der Autobahn mit Recht die Übung herausgebildet, bei Annäherung an einen erkennbaren Stau Warnblinklicht einzuschalten. Dadurch werden nachfolgende Fahrzeuge wirksam gewarnt. Eine ähnliche Gefahrensituation besteht dann, wenn Fahrzeuge auf schnell befahrenen Straßen extrem langsam fahren, z. B. an Steigungen oder aufgrund technischer Probleme. Hier ist allerdings die Übung, Warnblinklicht einzuschalten, noch nicht verbreitet. Um die genannten Gefahren soweit möglich zu vermindern, sollen in § 16 Abs. 1 Nr. 2 StVO beide Sachverhalte als Beispiele aufgeführt werden, ohne daß dadurch die Vorschrift materiell verändert wird. Die beispielhafte Nennung ist geeignet, sachgerechtes Verhalten zu fördern. Ebenso besteht die Möglichkeit, diese Fälle im Rahmen der Ausbildung und Prüfung von Fahrerlaubnisbewerbern noch deutlicher als bisher zu behandeln.

## 3. Zu Artikel 1 nach Nummer 4 (§§ 39 und 40 StVO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 4 folgende Nummer 4a einzufügen:

'4a. In § 39 wird vor Absatz 1 folgender Absatz 01 eingefügt:

"(01) Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist."

Als Folge

ist in § 40 Abs. 1 der Satz 2 zu streichen.

Begründung:

In der Bundesrepublik Deutschland war in der zurückliegenden Zeit ein zunehmender Trend zur Regelung aller Verkehrssituationen durch Verkehrszeichen festzustellen. Sie gehört inzwischen zu den Ländern mit der höchsten Verkehrszeichendichte. Diese übermäßige Beschilderung im Straßenverkehr führt zu einer allgemeinen Überforderung und Ablenkung der Verkehrsteilnehmer sowie zu Akzeptanzproblemen bei der Beachtung von Verkehrsvorschriften. Zugleich hat dies zu einer unerwünschten Abwertung der grundlegenden gesetzlichen Verhaltensvorschriften im Straßenverkehr im Bewußtsein der Verkehrsteilnehmer und damit zu einer Minderung der Bereitschaft zu einer eigenverantwortlichen Beurteilung der Verkehrssituation und der sich daraus ergebenden Verhaltensweise geführt. Die Verkehrsministerkonferenz hatte daher am 21./22. März 1996 beschlossen, daß eine effektive Reduzierung der Verkehrszeichenbeschilderung vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend geboten sei.

Der neue Absatz 01 von § 39 trägt dem Rechnung. Er verdeutlicht den Verkehrsteilnehmern die vorrangige Bedeutung der allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften und daraus folgend die Subsidiarität der Verkehrszeichenanordnung. Zugleich verweist er auf die Verpflichtung der Kraftfahrer zum eigenverantwortlichen Verhalten im Straßenverkehr.

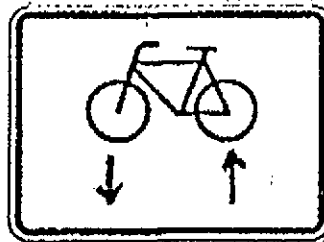
Durch die generelle, auf alle Verkehrszeichen bezogene Regelung in § 39 Abs. 01 und § 45 Abs. 9 (neu) ist der lediglich auf Gefahrzeichen bezogene Satz 2 von § 40 Abs. 1 entbehrlich geworden.

4. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa<sub>1</sub> - neu - (§ 41 Abs. 2 Nr. 2 StVO)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a ist nach Doppelbuchstabe aa folgender Doppelbuchstabe aa<sub>1</sub> einzufügen:

'aa<sub>1</sub>) In Nummer 2 werden der Erläuterung zu Zeichen 220 folgende Sätze 2 bis 4 angefügt:

"Ist in einer Einbahnstraße mit geringer Verkehrsbelastung die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Verkehrszeichen auf 30 km/h oder weniger begrenzt, so kann durch das Zusatzschild



versuchsweise bis zum 31. Dezember 2000 Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen werden. Das Zusatzschild ist dann auch bei Zeichen 353 anzubringen. Aus der entgegengesetzten Richtung ist dann bei Zeichen 267 das Zusatzschild "Radfahrer (Sinnbild) frei" anzubringen."

Als Folge sind in der Eingangsformel nach den Worten "(BGBl. I S. 927)," die Worte "des § 6 Abs. 1 Nr. 16 des Straßenverkehrsgesetzes, Nummer 16 eingefügt durch das Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413)," einzufügen.

Begründung:

Nach der Straßenverkehrs-Ordnung darf in Einbahnstraßen Fahrzeugverkehr in der Gegenrichtung nicht zugelassen werden. Die vorgeschlagene Regelung ermöglicht im Rahmen eines befristeten Versuchs die Zulassung von gegenläufigem Radfahrverkehr unter engen Voraussetzungen. Damit sollen Erfahrungen gesammelt werden, ob eine solche Maßnahme bei Abwägung aller Interessen, insbesondere der Sicherheit des Straßenverkehrs, vertretbar ist.

5. Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 42 StVO)

Artikel 1 Nr. 6 ist wie folgt zu fassen:

'6. § 42 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 6 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

aa) ... siehe Buchstabe a der Regierungsvorlage ...

bb) ... siehe Buchstabe b der Regierungsvorlage ...

- b) In Absatz 7 werden das Zeichen 368 und die Erläuterung zu diesem Zeichen gestrichen.'

Begründung:

Die Bedeutung des Zeichens 368, die Fahrzeugführer über die Frequenzen der Verkehrsfunksender zu informieren und ihnen so die Einstellung einer solchen Frequenz im Autoradio zu ermöglichen, ist durch die technische Entwicklung überholt worden. Die Autoradios besitzen seit Jahren eine automatische Frequenzeinstellung, die eine manuelle Einstellung des Senders mit Verkehrsfunkdurchsage entbehrlich macht. Die Mehrzahl der in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge verfügt bereits über ein Radio mit einer solchen automatischen Frequenzeinstellung. Der Anteil der entsprechend ausgestatteten Autoradios nimmt stetig zu. Damit entfällt die Zielsetzung des Zeichens 368. Hinzu kommt, daß gegenüber dem Zeitpunkt der Einführung des Zeichens 368 die Zahl der Sender, die Verkehrsfunkdurchsagen ausstrahlen, erheblich zugenommen hat. Eine Angabe aller Sender auf den Hinweiszeichen hätte eine Überbeschilderung zur Folge und wäre mit dem beabsichtigten Zweck, die Fahrzeugführer im schnellen Kraftfahrzeugverkehr auf einen Blick über den für sie maßgebenden Verkehrsfunksender zu informieren, nicht zu vereinbaren. Die Vielzahl der unterschiedlichen Frequenzangaben hätte letztlich zur Folge, daß den Fahrzeugführern die Senderwahl nicht erleichtert, sondern erschwert werden würde. Die Streichung des Zeichens 368 ist daher eine zwangsläufige Folge der geänderten Verhältnisse im technischen Bereich und im Hörfunk.

6. Zu Artikel 1 nach Nummer 7 - neu - (§ 43 Abs. 1 StVO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 7 - neu - folgende Nummer 8 - neu - anzufügen:

- '8. In § 43 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

"§ 39 Abs. 01 gilt entsprechend."

Begründung:

Auf die Begründung zu § 39 Abs. 01 wird verwiesen. Der dort auf Verkehrszeichen bezogene Grundsatz muß gleichermaßen auch für Verkehrseinrichtungen gelten.

Deshalb ist auch § 43 Abs. 1 entsprechend zu ergänzen.

7. Zu Artikel 1 nach Nummer 8 - neu - (§ 45 Abs. 9 StVO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 8 - neu - folgende Nummer 9 - neu - anzufügen:

'9. In § 45 wird folgender Absatz 9 angefügt:

"(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Gefahrzeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muß."

Begründung:

Neben der Änderung des § 39 bedarf es auch einer korrespondierenden Ergänzung des § 45 durch einen neuen Absatz 9. Auf die Begründung zu § 39 Abs. 01 und § 43 Abs. 1 Satz 2 (neu) wird verwiesen. Während die genannten Normen an die Verkehrsteilnehmer adressiert sind, verpflichtet der neue Absatz 9 von § 45 StVO die zuständigen Behörden, bei der Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen restriktiv zu verfahren und stets nach pflichtgemäßem Ermessen zu prüfen, ob die vorgesehene Regelung durch Verkehrszeichen und/oder Verkehrseinrichtungen deshalb zwingend erforderlich ist, weil die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen.

8. Zu Artikel 1 nach Nummer 9 - neu - (§ 53 Abs. 14 StVO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 9 - neu - folgende Nummer 10 - neu - anzufügen:

'10. In § 53 wird folgender Absatz 14 angefügt:

"(14) Die bisherigen Zeichen 368, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Streichung des Zeichens 368 bereits angeordnet und aufgestellt worden sind, behalten bis zum 31. Dezember 2002 ihre Gültigkeit."

Begründung:

Die Übergangsregelung für die bereits vorhandenen Zeichen 368 ist sachlich geboten. Ungeachtet der grundsätzlichen Entbehrlichkeit dieses Zeichens infolge der technischen Entwicklung bei den Autoradios erscheint es sinnvoll und geboten, die Information der Führer von Kraftfahrzeugen, deren Autoradio noch nicht über eine automatische Frequenzeinstellung verfügen, über die Frequenz von Verkehrsfunksendern für einen Übergangszeitraum von fünf Jahren beizubehalten. Die vorhandenen Zeichen 368 reichen hierfür aus und sollen für diesen Zeitraum bestehen bleiben.