

Beschluss
des Bundesrates

17. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Der Bundesrat hat in seiner 838. Sitzung am 9. November 2007 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 18 Abs. 5 Nr. 3 Buchstabe e StVO)

In Artikel 1 Nr. 3 sind in § 18 Abs. 5 Nr. 3 Buchstabe e nach dem Wort "jeweils" die Wörter "zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibusses" einzufügen.

Begründung:

Die vom Verordnungsgeber vorgesehene Fassung von § 18 Abs. 5 Nr. 3 Buchstabe e StVO n. F. könnte im Falle einer Änderung der dort genannten EG-Richtlinie für Bestandsomnibusse aufwändige – oft wirtschaftlich nicht darstellbare – Nachrüstungen erforderlich machen. Um dies zu verhindern, wird eine Formulierung vorgeschlagen, nach der die jeweils zum Zeitpunkt der Erstzulassung des Kraftomnibusses geltende Fassung der EG-Richtlinie ausschlaggebend sein soll.

2. Zu Artikel 1 Nr. 4a - neu - (§ 43 Abs. 3 Nr. 2 Satz 2a - neu - StVO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 4 folgende Nummer einzufügen:

4a. In § 43 Abs. 3 Nr. 2 wird in den Erläuterungen zu den Zeichen 605, 610, 615 und 616 nach Satz 2 folgender Satz eingefügt:

"Zusammen mit der Absperrtafel können überfahrbare Warnschwellen verwendet werden, die quer zur Fahrtrichtung vor der Absperrtafel ausgelegt sind." '.

Begründung:

Der Einsatz von überfahrbaren Warnschwellen im Straßenraum zusammen mit der Absperrtafel verspricht einen Sicherheitsgewinn für die Verkehrsteilnehmer und die im Straßenraum tätigen Arbeitskräfte. Durch den Einsatz von zusätzlichen Warnschwellen kann unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen und verkehrlichen Situation die Verkehrssicherheit an Arbeitsstellen von kürzerer Dauer (Tagesbaustellen) erheblich verbessert werden.

Es kommt nicht selten zu Auffahrunfällen auf Sicherungsfahrzeuge mit angehängter/montierter Absperrtafel (Zeichen 615, 616 StVO) u. ä. mit zum Teil erheblichen Beschädigungen und Verletzungen. Warnschwellen, vor der Absperrtafel auf die Fahrbahn aufgebracht, sollen Fahrzeugführer ergänzend zu den bisher im Vorfeld der Tagesbaustelle üblichen optischen Sicherungsmaßnahmen (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) mechanisch vor der Tagesbaustelle "wahrütteln". Insbesondere soll der Verkehrsteilnehmer mit den überfahrbaren Warnschwellen darauf aufmerksam gemacht werden, dass sich auf dem von ihm befahrenen Fahrstreifen unmittelbar vor ihm ein Hindernis (hier eine mit Absperrtafel abgesperrte Arbeitsstelle) befindet, er deshalb den Straßenraum nicht befahren darf und kann (§ 43 Abs. 3 Nr. 2 StVO) und er deshalb der Absperrtafel (Signalbild: gelber Blinkpfeil links/rechts bzw. gelbes Blinkkreuz und Zeichen 222 "vorgeschriebene Vorbeifahrt") folgend unter Beachtung von § 7 Abs. 5 StVO auf einen anderen Fahrstreifen wechseln muss. Der Fahrstreifenwechsel muss deshalb nicht zwingend vor den überfahrbaren Warnschwellen erfolgen. Die überfahrbaren Warnschwellen fordern auch nicht zu einem vorzeitigen Fahrstreifenwechsel auf, wenn das Reißverschlussverfahren nach § 7 Abs. 4 StVO anzuwenden ist, beispielsweise durch das Zusatzschild "Reißverschluss erst in ... m" zur Einengungstafel (vgl. VkB1. 2001 S. 47).

Trotz insoweit eindeutiger Beschilderung, die auf den Fahrstreifenwechsel hinweist, kommt es vor, dass unachtsame Fahrer die Aufforderung nicht befolgen. Um zu verhindern, dass diese Fahrer in die Arbeitsstelle hineinfahren, werden diese beim Überfahren der Warnschwellen mechanisch gewarnt, ohne dass hierbei das Fahrzeug beschädigt wird. Sie haben regelmäßig noch genügend Raum und Zeit, vor der Absperrtafel den Fahrstreifen zu wechseln oder im Extremfall noch rechtzeitig vor der Absperrtafel zum Halten zu kommen. Die Warnschwellen sind damit auch keine Verkehrshindernisse nach § 32 StVO.

Warnschwellen werden seit Jahren in den Niederlanden mit Erfolg eingesetzt. Ausgehend von den in den Niederlanden gemachten positiven Erfahrungen mit Warnschwellen wurde ein Forschungsprojekt im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen von der RWTH Aachen (Einsatz neuer Methoden zur Sicherung von Arbeitsstellen kürzerer Dauer der RWTH Aachen vom Mai 2004) durchgeführt. Die Ergebnisse waren positiv und haben zu der Empfehlung geführt, Warnschwellen auch in Deutschland einzuführen. Praxistests in Deutschland haben gezeigt, dass sich die Warnschwellen schnell und unproblematisch verlegen und wieder abbauen lassen. Auch das Überfahren der Warnschwellen durch verschiedene Fahrzeugarten (z. B. Lkw, Pkw, Motorräder) hat sich als unproblematisch erwiesen.

Die positiven Erfahrungen einiger Länder bei Tests mit Warnschwellen, erfolgreich verlaufende Versuche bei der RWTH Aachen sowie die langjährige Einsatzpraxis von Warnschwellen in den Niederlanden bilden damit eine ausreichende Grundlage für deren Einführung.

Der Bundesrat hat ferner die nachfolgenden **E n t s c h l i e ß u n g e n** gefasst:

1. Die Bundesregierung wird anknüpfend an die Begründung zu Artikel 1 Nr. 1 gebeten zu prüfen, im Interesse eines weiteren Abbaus des Schilderwaldes folgende Regelungen in die Straßenverkehrs-Ordnung aufzunehmen:

"Eine ununterbrochene Linie am Rand des Gehwegs oder der Fahrbahn bedeutet, dass das Halten und das Parken auf dieser Seite der Fahrbahn auf der gesamten Länge der Linie verboten oder durch andere Mittel gekennzeichneten Beschränkungen unterworfen sind.

Eine unterbrochene Linie am Rand des Gehwegs oder der Fahrbahn bedeutet, dass das Parken auf dieser Seite der Fahrbahn auf der gesamten Länge der Linie verboten oder durch andere Mittel gekennzeichneten Beschränkungen unterworfen sind."

Begründung:

Der Abbau des Schilderwaldes, der vornehmlich der Verkehrssicherheit dient und daneben einen Beitrag zur Verbesserung des Erscheinungsbildes des Straßenraums leisten kann, lässt sich teilweise auch durch eine behutsame Ausweitung der Möglichkeiten zu Verkehrsregelungen durch Straßenmarkierungen erreichen. Verkehrsregelungen für den fließenden und ruhenden Verkehr allein durch Straßenmarkierungen sind nicht neu und haben sich auch in Deutschland bewährt. Auf Grundlage der vorgeschlagenen Regelungen ließen sich je nach den örtlichen Gegebenheiten zahlreiche Schilderhäufungen und Schilderwiederholungen an kurzen und langen Strecken innerorts vermeiden, die nur den ruhenden Verkehr betreffen. Der Wegfall dieser Schilder verringert zwar nicht die bestehenden Regelungen, dient aber dennoch der Verkehrssicherheit, weil diese Schilder häufig zusätzlich eine sortierende Wahrnehmung des Schilderbestandes erfordern. Sie können so die schnelle und unmittelbare Erfassung der für den fließenden Verkehr wichtigen und für die Verkehrssicherheit u. U. besonders bedeutsamen Schilder am Straßenrand erschweren oder die Aufmerksamkeit von ihnen oder vom Verkehrsgeschehen ablenken;

manchmal sind sie sogar sichtbehindernd.

Die vorgeschlagenen Regelungen stammen aus dem "Protokoll über Straßenmarkierungen zum Europäischen Zusatzübereinkommen zum Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen" und sollen in den bevorstehenden Beratungen zwischen Bund und Ländern zu der Thematik besonders berücksichtigt werden. Der Anhang zu diesem Protokoll (Stand 28. März 2006) enthält Zusätze und Änderungen zu den entsprechenden Bestimmungen des Übereinkommens. Nach Nummer 5 des Anhangs sollen diese beiden Absätze dem Artikel 28 Abs. 3 des Übereinkommens über Straßenverkehrszeichen angefügt werden. Deutschland hat dazu ebenso wie andere Länder keine Vorbehalte und Erklärungen zu Protokoll gegeben. Andere europäische Länder praktizieren diese Regelungen bereits. Die Freie und Hansestadt Hamburg würde sich für die Erprobung einer entsprechenden Regelung in Deutschland als Testland zur Verfügung stellen.

2. Der Bundesrat begrüßt die Änderung von § 2 Abs. 4 als Maßnahme zum Abbau des Schilderwaldes. Anknüpfend an diese Begründung zu Artikel 1 Nr. 1 wird die Bundesregierung gebeten, in der StVO eine Verhaltensregelung für Radfahrstreifen zu schaffen und deren Kennzeichnung dabei so zu regeln, dass diese Verkehrsflächen nicht mehr generell mit einem Schild Zeichen 237 "Radfahrer" zu versehen sind, wie die Verwaltungsvorschrift zur StVO dies vorschreibt.

Begründung:

Bei Radverkehrsanlagen wird neben Radwegen zwischen den verhaltensrechtlich in der StVO geregelten Schutzstreifen für Radfahrer und den lediglich in der Verwaltungsvorschrift zur StVO geregelten und dort so genannten Radfahrstreifen unterschieden. Für Radfahrstreifen fehlt eine entsprechende allgemeine StVO-Verhaltensnorm, die bestimmt, dass Radfahrstreifen dem Radverkehr vorbehalten und nicht dem übrigen fließenden und ruhenden Verkehr zu dienen bestimmt sind. Daher sollten die Markierung und Kennzeichnung von Radfahrstreifen sowie die entsprechenden Benutzungsrechte, -verbote und -pflichten der Verkehrsteilnehmer wie bei Schutzstreifen in der StVO und als weiterer Beitrag zum Abbau des Schilderwaldes so geregelt werden, dass eine generelle Beschilderung mit Zeichen 237 "Radfahrer" entfällt. Es wird empfohlen, dabei die seit 28. März 2006 geltende Neuregelung in Artikel 1 Buchstabe e^{bis}) des Übereinkommens über Straßenverkehrszeichen vom 8. November 1968 zu berücksichtigen oder in der StVO zu übernehmen: "<Radstreifen> ist jener Teil der Fahrbahn, der für die Radfahrer bestimmt ist. Ein Radstreifen ist von der übrigen Fahrbahn durch Straßenmarkierungen in der Längsrichtung getrennt."

Radfahrsteifen gewinnen im Rahmen der Förderung des Radverkehrs zunehmend an Bedeutung. Umso mehr sind auch hier klare Verhaltensrechtsgrundlagen einerseits und Maßgaben zur Vermeidung und zum Abbau entbehrllicher Schilder andererseits vonnöten.