

Verordnungsantrag der Freien und Hansestadt Hamburg

Entwurf einer Verordnung über die versuchsweise Einführung von Fahrbahnrand- und Bordsteinmarkierungen in Gelb zur Regelung von Halt- und Parkverboten

A. Zielsetzung

Umsetzung der vom Bundesrat am 9. November 2007 beschlossenen Entschließung:

„Die Bundesregierung wird ... 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.“

B. Lösung

Die Verordnung über die versuchsweise Einführung von Fahrbahnrand- und Bordsteinmarkierungen in Gelb zur Regelung von Halt- und Parkverboten schafft die Voraussetzungen für die Durchführung eines räumlich begrenzten Modellversuchs in der Freien und Hansestadt Hamburg.

C. Alternativen

Im Sinne der Zielsetzung keine.

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Öffentliche Haushalte

Keine.

2. Private Haushalte

Keine.

E. Sonstige Kosten

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

02.02.09

Verordnungsantrag
der Freien und Hansestadt Hamburg

Entwurf einer Verordnung über die versuchsweise Einführung von Fahrbahnrand- und Bordsteinmarkierungen in Gelb zur Regelung von Halt- und Parkverboten

Der Präsident des Senats
der Freien und Hansestadt Hamburg

Hamburg, den 2. Februar 2009

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Peter Müller

Sehr geehrter Herr Präsident,

der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat beschlossen, dem Bundesrat den als Anlage mit Begründung beigefügten

Entwurf einer Verordnung über die versuchsweise Einführung von Fahrbahnrand- und Bordsteinmarkierungen in Gelb zur Regelung von Halt- und Parkverboten

mit dem Antrag zu unterbreiten, die Vorlage der Bundesregierung gemäß Artikel 80 Absatz 3 Grundgesetz für den Erlass der Verordnung zuzuleiten.

Ich bitte Sie, die Vorlage gemäß § 36 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Bundesrates in die Tagesordnung der 854. Sitzung des Bundesrates am 13. Februar 2009 aufzunehmen und sie anschließend den Ausschüssen zur Beratung zuzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen

Ole von Beust

Entwurf einer Verordnung über die versuchsweise Einführung von Fahrbahnrand- und Bordsteinmarkierungen in Gelb zur Regelung von Halt- und Parkverboten

Vom ...

Auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 16 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 6. November 2008 (BGBl. I S. 2162) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

§ 1

(1) Fahrzeugführer dürfen neben einer am Fahrbahnrand oder am Bordstein angeordneten ununterbrochenen gelben Linie nicht halten.

(2) Fahrzeugführer dürfen neben einer am Fahrbahnrand oder am Bordstein angeordneten unterbrochenen gelben Linie nicht parken (§12 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung).

(3) Einschränkungen von Verboten nach Absatz 1 oder 2 werden durch Zusatzzeichen angeordnet.

(4) Im Übrigen bleiben die Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung unberührt.

§ 2

Die Geltung von § 1 ist räumlich auf das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg beschränkt.

§ 3

Die Strecken, an denen das Halten und Parken nach dieser Verordnung verboten wird, sind jeweils vier Wochen vorher von der nach Landesrecht zuständigen obersten Landesbehörde amtlich bekannt zu machen. Dabei sind in einer fortlaufend zu aktualisierenden Übersicht anzugeben:

1. der Straßenname,

2. die Verbotsregelung (Halt- oder Parkverbot),
3. die Markierungsvariante (Bordstein- oder Fahrbahnmarkierung),
4. die Lage der Verbotsregelung (beidseitig, einseitig, Fahrtrichtung),
5. die Art und Länge der Strecke (Bushaltestelle, Hotelvorfahrt, Einmündung u.a.).

§ 4

Ordnungswidrig im Sinne von § 24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen § 1 Absatz 1 oder 2 verstößt. Die Regelsätze des Bußgeldkataloges - Anlage zu § 1 der Bußgeldkatalog-Verordnung - zum Halten und Parken gelten entsprechend.

§ 5

Diese Verordnung tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Monats in Kraft. Sie tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2013 außer Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

Die Verordnung schafft die Rechtsgrundlage für einen Modellversuch „Straßenmarkierungen gegen den Schilderwald“ zur teilweisen Ersetzung von Schildern durch Markierungen bei der Regelung von Halt- und Parkverboten. Schon nach derzeit geltendem Verhaltensrecht müssen Verkehrsteilnehmer verschiedene Ge- und Verbote im ruhenden und fließenden Verkehr beachten, die sich rechtlich für ihn allein aus einer Markierung auf der Straße ergeben. Im Rahmen eines räumlich begrenzten Modellversuchs soll festgestellt werden, ob es sinnvoll ist, das deutsche Verhaltensrecht dahin gehend fort zu entwickeln, dass ähnlich wie in anderen Staaten auch Halt- und Parkverbote, die in Deutschland bisher nur durch Schilder zu regeln sind, alternativ durch entsprechende Markierungen geregelt werden können, wo dies gegenüber einer Schilderregelung Vorteile bietet.

Die Verordnung dient damit zur Umsetzung der Entschließung des Bundesrates vom 9. November 2007, in der die Bundesregierung anknüpfend an die Begründung zu Artikel 1 Nr.1 der 17. Verordnung zu Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung gebeten wurde 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."

und die der Bundesrat wie folgt begründet hatte:

„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 Schilderwiederho-

lungen 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 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 Nr. 5 des Anhangs sollen diese beiden Absätze Artikel 28 Absatz 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 würde sich für die Erprobung einer entsprechenden Regelung in Deutschland als Testbundesland zur Verfügung stellen.“

Die Bundesregierung hat diese Entschließung aufgegriffen und die Umsetzbarkeit mit den zuständigen Ressorts der Länder beraten. Auf Vorschlag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat der Bund-Länder-Fachausschusses Straßenverkehrs-Ordnung/-Ordnungswidrigkeiten (BLFA-StVO/OWi) in einer Sitzung am 15./16. Januar 2008 in Bonn zur Umsetzung Folgendes beschlossen:

I.

Aus Verkehrssicherheitsgründen ist es erforderlich, die durch Verkehrszeichen übermittelten Informationen auf das unumgängliche Maß zu beschränken. Jede verkehrsrechtliche Anordnung - unabhängig davon, ob sie als Verkehrsschild oder Markierung sichtbar gemacht wird - ist daher einer strengen Notwendigkeitskontrolle zu unterziehen.

II.

Im fließenden Verkehr bietet die Ersetzung von Verkehrsschildern durch Straßenmarkierungen regelmäßig keine Vorteile, da nach Erkenntnissen der Bundesanstalt

für Straßenwesen gravierende Nachteile unter den Aspekten Sichtbarkeit, Dauerhaftigkeit und Kosten mit dieser Maßnahme verbunden sind.

III.

Im ruhenden Verkehr könnte eine Ersetzung von Verkehrsschildern zum Beispiel im Bereich der Anordnung von Park- und Haltverboten Vorteile bieten, da die Verkehrsteilnehmer leicht erkennbar über die bestehenden Anordnungen informiert werden. Da jedoch die Akzeptanz einer derartigen Maßnahme bei den Verkehrsteilnehmern eine herausragende Rolle spielt, sollte zunächst ein räumlich beschränkter Versuch hierzu durchgeführt und dafür die erforderliche Rechtsgrundlage geschaffen werden.

Des Weiteren hat der BLFA-StVO/OWi - vorbehaltlich der Klärung der Vereinbarkeit eines räumlich begrenzten Modellversuchs mit dem Wiener Übereinkommen durch das BMVBS – auf Vorschlag der Freien und Hansestadt Hamburg zur Festlegung der Markierungsfarbe am 6./7. Mai 2008 Folgendes beschlossen:

Der BLFA-StVO/OWi spricht sich ausgehend davon, dass aus Gründen des internationalen Rechts die Farbe Rot für Fahrbahnrandmarkierungen zur Regelung von Haltverboten ausscheidet und dass die Farbe Blau ungeeignet ist, weil sie jedenfalls im Ausland üblicherweise zur Kennzeichnung von Stellen und Flächen dient, wo das Parken erlaubt ist, dafür aus, dass im Rahmen des vom BLFA-StVO/OWi befürworteten räumlich begrenzten Modellversuchs auf StVO-rechtlicher Grundlage, die bald geschaffen werden sollte, solche Markierungen in Gelb ausgeführt werden.

Zuvor hatte sich bereits der ADAC (Zentrale) in einer schriftlichen Stellungnahme vom 29. April 2008 für die Wahl dieser Markierungsfarbe im Rahmen des Modellversuchs ausgesprochen.

In seiner Sitzung am 15./16. September 2008 hat der BLFA-StVO/OWi nach positiver Klärung der Vereinbarkeit jedenfalls eines Modellversuchs in Deutschland mit dem Wiener Übereinkommen nochmals über verschiedene Einzelheiten des Modellversuchs diskutiert. Auf Anregung des Landes Baden-Württemberg haben sich die Länder zum einen dafür ausgesprochen, bei dem Modellversuch auch die Variante einer Markierung von Bordsteinen/-kanten einzubeziehen, um das bei der Farbe Gelb teilweise gesehene Problem der Verwechslungsgefahr mit vorübergehenden Markierungen in Gelb zu verringern. Zum anderen sollte im Hinblick auf den städtebaulichen und gestalterischen Aspekt der "richtigen Farbe" auch der Deutschen Städtetag um eine Stel-

lungnahme gebeten werden. Der Deutsche Städtetag hat sich daraufhin in einer Stellungnahme für die Verkehrsressorts des Bundes und der Länder vom 5. November 2008 ebenfalls für den geplanten Modellversuch in Hamburg ausgesprochen und zu den Rahmenbedingungen empfohlen:

- *den Modellversuch eingehend begleiten zu lassen, um Erkenntnisse zur Umsetzung auf Bundesebene zu gewinnen,*
- *in den Modellversuch auch Varianten einer Markierung von Bordsteinen/-kanten vorzusehen, um eine Verwechslung zu minimieren,*
- *Erfahrungen des Auslandes (z.B. Großbritannien) in den Modellversuch einzubeziehen,*
- *die rechtlichen Voraussetzungen für die Durchführung des Modellversuches und die Ahndung von Verkehrsverstößen zu schaffen und*
- *dass Markierungen tatsächlich zum Ersatz von "Schildern" führen sollen.*

Diesen Empfehlungen soll gefolgt werden. Sie werden daher auch in dieser Verordnung berücksichtigt.

Im Rahmen des räumlich zunächst auf das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg begrenzten Modellversuchs sollen [ab 1. April 2009] schrittweise jeweils an mindestens zehn unterschiedlichen Örtlichkeiten bestehende notwendige Halt- und Parkverbote, die durch Zeichen 283 und 286 als Schild angeordnet sind, auf Grundlage dieser Verordnung entweder durch eine Markierung am Fahrbahnrand oder durch eine Borsteinmarkierung ersetzt werden. In Anlehnung an die Begründung der vom Bundesrat beschlossenen Entschließung wird bei der Wahl der Örtlichkeiten zwischen kurzen (Modellversuchsstellen) und langen (Modellversuchsstrecken) Strecken unterschieden. Als Modellversuchsstellen sind u.a. Hotel-, Theater- und Restaurantvorfahrten sowie andere „Ladezonen“, Bushaltestellen und besondere Engstellen vorgesehen und als Modellversuchsstrecken so genannte Schutzstreifen für Radfahrer und Straßen mit ein, zwei und mehr Fahrstreifen einschließlich solcher Straßen, die aus den Nachbarländern nach Hamburg führen und umgekehrt. An der Auswahl geeigneter Modellversuchsstellen und –strecken wirken neben den Straßenverkehrsbehörden, den Straßenbaubehörden und der Polizei auch externe Sachverständige z.B. des ADAC, des Fahrlehrerverbandes Hamburg, der Handelskammer Hamburg, der Hamburger Hochbahn, der Hamburg Hafen City GmbH, des Hotel- und Gaststättengewerbes mit.

Im Rahmen einer wissenschaftlichen Begleitung im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg werden vor allem die Vor- und Nachteile hinsichtlich der Praktikabilität (z.B. Kosten, Haltbarkeit, Sichtbarkeit) sowie der Auswirkungen auf den Schilderbestand, das Erscheinungsbild der Straße und die Akzeptanz der Verhaltensregelung durch Fahrbahnrand- und Borsteinmarkierungen bei den Verkehrsteilnehmern untersucht. Die Umsetzung der versuchsweisen Neuregelung im Rahmen des von der Freien und Hansestadt geplanten Modellversuchs soll außerdem von einer breit angelegten und überregional ausgerichteten Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1

Absatz 1 regelt die Anordnung von Haltverboten durch eine ununterbrochene Linie in Gelb am Rand des Gehwegs durch eine Borsteinmarkierung oder eine Fahrbahnmarkierung. Der Regelungsgehalt der ununterbrochenen Linie entspricht dem Zeichen 283, an dessen Stelle sie angeordnet werden kann. Die Anordnung kommt daher nur dort in Betracht, wo ansonsten nach Maßgabe von § 45 Absatz 9 StVO eine Regelung durch Zeichen 283 zwingend erforderlich ist. Sie scheidet damit für eine zusätzliche Kennzeichnung solcher Örtlichkeiten aus, an denen bereits ein gesetzliches oder ein durch Zeichen 283 angeordnetes Haltverbot gilt. Als Anwendungsbereiche kommen z.B. ein-., zwei- und mehrstreifige Fahrbahnen, so genannte Schutzstreifen für Radfahrer, Bushaltestellen oder bestimmte Einmündungs- und Kurvenbereiche in Betracht.

Absatz 2 regelt die Anordnung von Parkverboten durch eine unterbrochene Linie in Gelb am Rand des Gehwegs durch eine Borsteinmarkierung oder eine Fahrbahnmarkierung. Der Regelungsgehalt der unterbrochenen Linie entspricht dem Zeichen 286, an dessen Stelle sie angeordnet werden kann. Die Anordnung kommt daher nur dort in Betracht, wo ansonsten nach Maßgabe von § 45 Absatz 9 StVO eine Regelung durch Zeichen 286 zwingend erforderlich ist. Sie scheidet damit für eine zusätzliche Kennzeichnung solcher Örtlichkeiten aus, an denen bereits ein gesetzliches oder ein durch Zeichen 286 angeordnetes Parkverbot gilt. Als Anwendungsbereiche kommen z.B. so genannte Schutzstreifen für Radfahrer, Kehren, Hotel-, Gaststätten- und Theatervorfahrten sowie sonstige „Ladezonen“ in Betracht.

Absatz 3 regelt die Möglichkeit insbesondere zeitlicher Einschränkungen von nach Absatz 1 oder 2 angeordneten Halt- oder Parkverboten durch Zusatzzeichen zu einer gelben Linie in Anlehnung an die Vorschriften zur Einschränkung von durch Zeichen 283 und 286 angeordneten Halt- und Parkverboten. Damit soll entsprechend der Empfehlung des Deutschen Städtetages die rechtliche Grundlage geschaffen werden, auch die Erfahrungen in Großbri-

tannien einzubeziehen. Dort werden z.B. in London ergänzend zu den Markierungen auf kleinen Schildern zeitliche Einschränkungen angezeigt. Nicht ausgeschlossen sind auch andere Einschränkungen, z.B. auf bestimmte Fahrzeugarten, wie dies bei Zeichen 286 möglich ist.

Zu § 2

§ 2 regelt, dass die Anwendung von § 1 auf das Gebiet der Freien und Hansestadt beschränkt ist. Diese Beschränkung ist für die gewollte räumliche Begrenzung der versuchsweisen Regelung erforderlich. Der Beschränkung auf das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg liegt zugrunde, dass die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg am 31. Mai 2006 beschlossen hat, sich als Testbundesland zur Durchführung eines Modellversuchs zur Verfügung zu stellen, in welchem zu klären ist, inwieweit Straßenmarkierungen Schilder ersetzen können. Dementsprechend beinhaltet auch die Begründung zur Entschließung des Bundesrates vom 11. November 2007 die Mitteilung, dass sich „die Freie und Hansestadt Hamburg für die Erprobung einer entsprechenden Regelung in Deutschland als Testland zur Verfügung stellen,, würde. Durch eine entsprechende Änderung von § 2 könnte ggf. zu einem späteren Zeitpunkt auch eine Erweiterung der Geltung dieser Verordnung auf andere Länder zu Versuchs- und Erprobungszwecken bewirkt werden.

Zu § 3

Da es sich bei Verkehrsbeschränkungen auf Grundlage von § 1 dieser Verordnung um eine neue Art der Verkehrsregelung in Deutschland handelt, müssen besondere Anstrengungen unternommen und Maßnahmen ergriffen werden, um die Öffentlichkeit nicht nur über die gesetzliche Neuregelung als solche, sondern auch über die Örtlichkeiten der versuchsweisen Anwendung zu informieren. Die amtliche Bekanntgabe der Örtlichkeiten ist dabei ein Mittel, um eine systematische und inhaltliche zutreffende allgemeine Verbreitung dieser Informationen nicht nur in Hamburg, sondern auch über Hamburg und auch über Deutschland hinaus z.B. über die Konsulate und Botschaften sicher zu stellen und zu erleichtern.

Zu § 4

Verstöße gegen Verkehrsbeschränkungen nach § 1 dieser Verordnung müssen ebenso einer Bußgeldbewehrung unterliegen wie Verstöße gegen andere Ge- und Verbote und insbesondere gegen solche, die sich aus angeordneten Zeichen 283 und 286 ergeben. Über die Frage, ob es sinnvoll ist, dieserart Verstöße auch in der BKatV zu regeln, kann in einer späteren Phase des Modellversuchs im Lichte der bis dahin gesammelten Erfahrungen entschieden werden. Zunächst sollen im Falle einer Ahndung die für Verstöße gegen die Zeichen 283 und 286 geltenden Regelsätze zur Anwendung kommen.

Zu § 5

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Die Festlegung auf 5 Jahre bietet einen ausreichend lang bemessenen Versuchszeitraum. Er entspricht der Versuchszeitraum der Zonen-geschwindigkeits-Verordnung vom 19. Februar 1985 (BGBl. I S. 385).