Bundesrat **Drucksache 332/16**

15.06.16

Vk - In - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur
und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz, Bau und
Reaktorsicherheit**

Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

A. Problem und Ziel

Das in Deutschland bereits erreichte hohe Sicherheitsniveau soll in Umsetzung der Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur weiter verbessert werden.

Einen Baustein zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer, zu denen insbesondere Kinder und ältere Personen zählen, kann die erleichterte streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auch an innerörtlich klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) insbesondere vor allgemeinbildenden Schulen, Kindergärten, Kindertagesstätten aber auch Senioren- und Pflegeheimen darstellen. Dazu soll die hohe Anordnungshürde insbesondere für Beschränkungen des fließenden Verkehrs (z. B. Nachweis eines Unfallschwerpunktes zum Beleg einer erheblich übersteigenden Gefahrenlage) abgesenkt werden.

Die Möglichkeit der Schaffung der Anordnungsmöglichkeit von Tempo 30 auf diesen Straßen im unmittelbaren Bereich dieser Einrichtungen ist vor dem Hintergrund, dass die genannten Bereiche unter Verkehrssicherheitsaspekten besonders schützenswert sind, im Einzelfall durchaus geboten, ohne dass es dieses konkreten aufwendigen Nachweises bedarf.

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0720-2946

Mit der Verordnung soll weiterhin zur Steigerung der Verkehrssicherheit die Vorschrift zur Bildung einer Rettungsgasse vereinfacht werden. Außerdem wird nunmehr die Möglichkeit geschaffen, dass junge radfahrende Kinder auf Gehwegen von einer geeigneten Aufsichtsperson auch mit einem Rad fahrend auf dem Gehweg begleitet werden dürfen. Schließlich werden infolge ihrer Vergleichbarkeit E-Bikes mit Mofas in verhaltensrechtlicher Sicht gleichgestellt.

B. Lösung

Erlass der Rechtsverordnung.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Bund

Die aufgrund der erleichterten Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen notwendig werdenden Kosten für die Beschaffung, Anbringung, Entfernung, Unterhaltung und den Betrieb der amtlichen Verkehrszeichen hat für Straßen in der Baulast des Bundes der Bund zu tragen. Eine exakte Quantifizierung des Umfangs der Kosten ist nicht möglich. Derzeit ist nicht bekannt, wie viele Verkehrszeichen durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Länder auf Straßen in der Baulast des Bundes angeordnet werden. Die Sachkosten (pro Verkehrszeichen, Pfosten, Schellen, Fertigteilfundament) belaufen sich auf ca.

120 - 150 Euro. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Kosten je nach Örtlichkeit und verwendetem Material variieren können. Die anfallenden Kosten sind aus den für die Bundesfernstraßen zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln zu bestreiten.

Länder und Kommunen

Den Ländern und den Kommunen entstehen die mit der Beschaffung, Anbringung, Entfernung, Unterhaltung und den Betrieb der amtlichen Verkehrszeichen verbundenen Sach- und Personalkosten für die Straßen in ihrer Baulast, den Ländern die Personalkosten auch für die Straßen in der Baulast der Bundes infolge der Auftragsverwaltung. Den Ländern entstehen zudem die Sach- und Personalkosten für die Anordnung von Verkehrszeichen. Eine exakte Quantifizierung ist auch insoweit nicht möglich, insbesondere, weil derzeit nicht bekannt ist, wie viele Verkehrszeichen durch die Länder nach der vorgenommenen Rechtsänderung angeordnet werden. Die Personalkosten für den Einbau der Zeichen belaufen sich auf ca. jeweils 150 Euro. Gegebenenfalls sind auch seitens der Kommunen Folgeanpassungen hinsichtlich der Lichtzeichenanlagensteuerungen erforderlich. Die Kosten sind im Hinblick auf die dadurch gewonnene Verkehrssicherheit als gering einzustufen.

F. Weitere Kosten

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

Bundesrat **Drucksache 332/16**

15.06.16

Vk - In - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur
und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz, Bau und
Reaktorsicherheit**

Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Der Chef des Bundeskanzleramtes Berlin, 15. Juni 2016

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Stanislaw Tillich

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zu erlassende

Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen
Peter Altmaier

Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Vom…

Es verordnen

- auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), § 6 Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt geändert durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
- auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe d und des § 6 Absatz 1 Nummer 5a, jeweils in Verbindung mit Absatz 2a, des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), § 6 Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt geändert und § 6 Absatz 2a geändert durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gemeinsam
- auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 3 1. Halbsatz des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), § 6 Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt geändert durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), in Verbindung mit § 3 Absatz 5 Satz 1und 2 des Elektromobilitätsgesetzes vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898) das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gemeinsam:

Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Verordnung vom 15. September 2015 (BGBl. I, S. 1573) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 4 Satz 6 werden nach dem Wort „Mofa“ die Wörter „und E-Bikes“ eingefügt.

b) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Soweit ein Kind bis zum vollendeten achten Lebensjahr von einer geeigneten Aufsichtsperson begleitet wird, darf diese Aufsichtsperson für die Dauer der Begleitung den Gehweg ebenfalls mit dem Fahrrad benutzen; eine Aufsichtsperson ist insbesondere geeignet, wenn diese mindestens 16 Jahre alt ist. Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Soweit erforderlich muss die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden. Vor dem Überqueren einer Fahrbahn müssen die Kinder und die diese begleitende Aufsichtsperson absteigen.“

2. § 11 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Sobald Fahrzeuge auf Autobahnen sowie auf Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung mit Schrittgeschwindigkeit fahren oder sich die Fahrzeuge im Stillstand befinden, müssen diese Fahrzeuge für die Durchfahrt von Polizei- und Hilfsfahrzeugen zwischen dem äußerst linken und dem unmittelbar rechts daneben liegenden Fahrstreifen für eine Richtung eine freie Gasse bilden.“

3. In § 39 Absatz 7 wird nach dem Sinnbild „Mofas“ das folgende Sinnbild „E-Bikes“ eingefügt:

„

„Einsitzige zweirädrige Kleinkrafträder mit elektrischem Antrieb, der sich bei einer Geschwindigkeit von mehr als 25 km/h selbsttätig abschaltet.

E-Bikes“.“

4. § 45 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 9 wird wie folgt gefasst:

„(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von

1. Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340),
2. Fahrradstraßen (Zeichen 244.1),
3. Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c,
4. verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen nach Absatz 1d,
5. innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern.

Satz 3 gilt ferner nicht für Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs nach Absatz 1 Satz 1 oder Satz 2 Nummer 3 zur Beseitigung oder Abmilderung von erheblichen Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz hervorgerufen worden sind. Satz 3 gilt zudem nicht zur Kennzeichnung der in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzten Umweltzonen nach Absatz 1f.“

b) Nach Absatz 9 wird folgender Absatz 10 angefügt:

„(10) Absatz 9 gilt nicht, soweit Verkehrszeichen angeordnet werden, die zur Förderung der Elektromobilität nach dem Elektromobilitätsgesetz getroffen werden dürfen."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

_____

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Anlass und Ziel

Die Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sieht zur Steigerung der Verkehrssicherheit verschiedene Maßnahmen vor, deren Umsetzung auch die Unterstützung der Bundesländer findet. Dabei soll die Verkehrssicherheit u. a. durch Verankerung einer erleichterten streckenbezogenen Anordnungsmöglichkeit von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen vor allgemeinbildenden Schulen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern, also vor verkehrssicherheitssensiblen Bereichen, verbessert werden.

II. Inhalt der Regelung

Herzstück ist die Änderung der im geltenden Recht verankerten hohen Hürde (z. B. Nachweis eines Unfallschwerpunktes bzw. einer Unfallhäufungsstelle zum Beleg für eine „erheblich übersteigende Gefahrenlage“) für die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen (innerörtlich klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen)) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) vor den genannten verkehrssicherheitssensiblen Bereichen. Aufgrund der Funktion der Hauptverkehrsstraßen dienen diese in erster Linie dem weiträumigen Verkehr, was regelmäßig keine Einbeziehung solcher Straßen in die gemeindliche Verkehrsberuhigung durch Tempo 30-Zonen zulässt. Den Ländern wird damit ein Instrumentarium an die Hand gegeben, um verantwortungsvoll vor Ort prüfen zu können, in welchen Fällen eine streckenbezogene Tempo 30-Anordnung in Betracht kommt, um einerseits schwächere Verkehrsteilnehmer wie Kinder und Senioren zu schützen, andererseits den Verkehrsfluss nicht übermäßig zu beeinträchtigen.

III. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Das Verhaltensrecht unterliegt dem Subsidiaritätsprinzip.

IV. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

V. Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

3.1 Erfüllungsaufwand für den Bund

Die aufgrund der erleichterten Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen für den genannten Einrichtungen notwendig werdenden Kosten für die Beschaffung, Anbringung, Entfernung, Unterhaltung und den Betrieb der amtlichen Verkehrszeichen hat für Straßen in der Baulast des Bundes der Bund zu tragen. Dies gilt auch für die Anordnung der mit der Änderung eingefügten Zusatzzeichen. Eine exakte Quantifizierung des Umfangs der Kosten ist nicht möglich. Derzeit ist nicht bekannt, wie viele Verkehrszeichen durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden auf Straßen in der Baulast des Bundes nach der vorgenommenen Rechtsänderung angeordnet werden. Die Sachkosten (pro Verkehrsschild, Pfosten, Schellen, Fertigteilfundament) belaufen sich auf ca. 120 - 150 Euro. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Kosten je nach Örtlichkeit und verwendetem Material variieren können. Die anfallenden Kosten sind aus den für die Bundesfernstraßen zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln zu bestreiten.

3.2 Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen

Den Ländern und den Kommunen entstehen die mit der Beschaffung, Anbringung, Entfernung, Unterhaltung und den Betrieb der amtlichen Verkehrszeichen verbundenen Sach- und Personalkosten für die Straßen in ihrer Baulast, den Ländern die Personalkosten auch für die Straßen in der Baulast der Bundes infolge der Auftragsverwaltung. Den Ländern

entstehen zudem die Sach- und Personalkosten für die Anordnung von Verkehrszeichen. Eine exakte Quantifizierung ist auch insoweit nicht möglich, insbesondere, weil derzeit nicht bekannt ist, wie viele Verkehrszeichen durch die Länder und Kommunen nach der vorgenommenen Rechtsänderung angeordnet werden. Die Sachkosten (pro Verkehrsschild, Pfosten, Schellen, Fertigteilfundament) belaufen sich auf ca. 120 - 150 Euro und die Personalkosten für den Einbau der Zeichen belaufen sich auf ca. jeweils 150 Euro. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Kosten je nach Örtlichkeit und verwendetem Material variieren können. Gegebenenfalls sind auch seitens der Kommunen Folgeanpassungen hinsichtlich der Lichtzeichenanlagensteuerungen erforderlich.

Die Kosten sind im Hinblick auf die dadurch gewonnene Verkehrssicherheit als gering einzustufen.

VI. Weitere Kosten

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

VII. Gleichstellungspolitische Relevanzprüfung

Diese Verordnung hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

VIII. Einhaltung der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Verordnung berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

B. Besonderer Teil – zu den Einzelvorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 a):

E-Bikes im Sinne dieser Änderung sind einsitzige zweirädrige Kleinkrafträder mit elektrischem Antrieb, der sich bei einer Geschwindigkeit von mehr als 25 km/h selbsttätig abschaltet. Darunter fallen einspurige Fahrzeuge, die sich mit Hilfe des Elektroantriebs durch einen Drehgriff oder Schaltknopf mit einer Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h fahren lassen, auch ohne dass der Fahrer gleichzeitig in die Pedale tritt.

Die Aufnahme dieser Fahrzeugart dient der Trennung des schnellen Kfz-Verkehrs von E-Bikes wegen zu hoher Differenzgeschwindigkeiten und unterstützt damit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs insgesamt. Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Mofas bereits ohne die Anordnung eines Zusatzzeichens Radwege benutzen, insoweit werden die in der Endgeschwindigkeit vergleichbaren E-Bikes in diese Regelung mit aufgenommen. Außerorts dürfen diese Fahrzeuge zukünftig generell auf Radwegen fahren.

Zu Nummer 1 b):

Die Neufassung des § 2 Absatz 5 soll künftig einer geeigneten Aufsichtsperson die sachgerechte Begleitung der besonders jungen radfahrenden Kinder bis acht Jahren auch mit dem Fahrrad auf dem Gehweg ermöglichen. Eine Begleitung zu Fuß ist selbstverständlich ebenso weiterhin möglich. Bei über acht jährigen Kindern, die die Fahrbahn bereits benutzen dürfen, ist eine solche Begleitung auch unter Wahrung der Belange des Fußgängerverkehrs nicht mehr geboten. Nach gesetzlicher Wertung sind Kinder ab dem achten Lebensjahr grundsätzlich in der Lage, auf dem Radweg oder der Fahrbahn zu fahren, wo sie rechtskonform von einer geeigneten Aufsichtsperson begleitet werden können. Geeignet ist die Aufsichtsperson, in der Rege, wenn sie mindestens 16 Jahre alt ist. Dann kann davon ausgegangen werden, dass die Person über die körperliche und geistige Reife zur Teilnahme am Straßenverkehr verfügt. Sie sollte zudem eine Garantenstellung (Familie, Freunde oder aus Aufsichtspflicht) gegenüber dem zu begleitenden Kind innehaben. Dies soll die Sicherheit der Kinder bis acht Jahren auf dem Fahrrad erhöhen und die Ausübung der Aufsichtspflicht erleichtern. Es ist

ausdrücklich nicht das Ziel, dass auch ältere unsichere Radfahrer den Gehweg nutzen dürfen. Unsichere ältere Radfahrer sollten dann das Fahrrad ggfs. schieben oder auf eine Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad verzichten.

Eine gleichzeitige Rücksichtnahme auf die Fußgänger ist bei Nutzung des Gehwegs durch Radfahrer dabei selbstverständlich. Dazu wird festgelegt, dass im Bedarfsfall der Fußgänger weder behindert noch gefährdet werden darf, erforderlichenfalls ist die Geschwindigkeit auf die Geschwindigkeit des Fußgängers (Schrittgeschwindigkeit) abzusenken. Den Fußgängern gleichgestellt ist der Verkehr mit besonderen Fortbewegungsmitteln gemäß § 24 StVO, wie z. B. Schiebe- und Greifreifenrollstühle.

Zu Nummer 2:

Seit Jahrzehnten ist in Deutschland beim Stocken des Verkehrs auf Autobahnen und Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung das Bilden der so genannten Rettungsgasse Pflicht. Dennoch kommt es in der Praxis immer wieder zu Problemen, da die derzeitige Regelung von den Verkehrsteilnehmern oft nicht zufriedenstellend praktiziert wird. Die Regelung wird deshalb vereinfacht. Damit wird den Verkehrsteilnehmern eine einprägsame und leicht verständliche Verhaltensregel zur Verfügung gestellt, die ein reibungsloseres Bilden der Rettungsgasse ermöglichen soll. Zukünftig sollen Rettungskräfte behinderungsfrei und damit schneller zum Einsatzort gelangen. Der bislang verwendete unbestimmte Rechtsbegriff „Stockender Verkehr“ wird nun eindeutig zur Verbesserung der Verständlichkeit der Vorschrift definiert und liegt vor bei stehenden Fahrzeugkolonnen oder wenn diese mit sehr geringer Geschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit) „dahinschleichen“.

Zu Nummer 3:

E-Bikes im Sinne dieser Änderung sind einsitzige zweirädrige Kleinkrafträder mit elektrischem Antrieb, der sich bei einer Geschwindigkeit von mehr als 25 km/h selbsttätig abschaltet. Darunter fallen zum einen einspurige Fahrzeuge, die sich mit Hilfe des Elektroantriebs durch einen Drehgriff oder Schaltknopf mit einer Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h fahren lassen, auch ohne dass der Fahrer gleichzeitig in die Pedale tritt. Sie sind nicht zulassungs- aber versicherungspflichtig, benötigen daher ein Versicherungskennzeichen. Dazu zählen auch Kleinkrafträder bis 45 km/h der Klasse L1e der EU VO 168/2013, wenn ihre Bauart

Gewähr dafür bietet, dass die Höchstgeschwindigkeit auf ebener Strecke auf höchstens 25 km/h beschränkt ist.

Für eine bundeseinheitliche Beschilderung zur Freigabe geeigneter Radwege für E-Bikes im o. g. Sinn wird den zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Länder im Verkehrszeichenkatalog (VzKat) ein neues Zusatzzeichen mit Piktogramm („E-Bikes frei“) zur Verfügung gestellt werden. Die neuen Zusatzzeichen sollen im innerörtlichen Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen angeordnet werden dürfen. Die zuständigen Behörden können die neuen Zusatzzeichen „E-Bikes frei“ zur Freigabe geeigneter Radwege unter den gleichen Voraussetzungen wie das Zusatzzeichen „Mofas frei“ anordnen: Trennung des Verkehrs wegen zu hoher Differenzgeschwindigkeiten zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehr. Für dieses Zusatzzeichen ist zunächst die Aufnahme eines Sinnbildes erforderlich. Die Sinnbilder Mofa und E-Bike können auch auf einem Zusatzzeichen vereint werden. Auch dafür wird ein entsprechendes Zusatzzeichen im VzKat zur Verfügung gestellt.

Zu Nummer 4 a):

Der bisherige Absatz 9 wurde im Interesse einer besseren Lesbarkeit neu strukturiert.

In § 45 Absatz 1 Nummer 5 wird die hohe Hürde (z. B. Nachweis einer Unfallhäufungsstelle bzw. eines Unfallschwerpunktes zum Beleg des erheblichen Übersteigens des allgemeinen Risikos einer Beeinträchtigung der in den Absätzen genannten Rechtsgüter) für die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen im unmittelbaren Bereich der abschließend aufgezählten sensiblen Bereichen mit Zugang zur Straße abgesenkt. Dies stellt ein Novum dar. Hauptverkehrsstraßen (innerörtlich klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie Vorfahrtstraßen (Zeichen 306)) dienen in erster Linie dem weiträumigen Verkehr, was keine Einbeziehung solcher Straßen in die gemeindliche Verkehrsberuhigung durch Tempo 30-Zonen zulässt.

Die Absenkung erfolgt vor folgendem Hintergrund:
Kinder sind bis zum Abschluss ihrer Verkehrserziehung - die Radfahrprüfung findet u. a. in der Regel erst zum Ende der Grundschulausbildung statt - altersbedingt noch nicht in der Lage, allgemeine Gefahren des Straßenverkehrs und hier insbesondere Geschwindigkeiten herannahender Fahrzeuge richtig einzuschätzen. Dies belegen zahlreiche wissenschaftliche Stu-

dien. Dass Kinder insbesondere an Kindergärten, Kindertagesstätten und Grundschulen vermehrt anzutreffen sind, steht außer Frage. Liegen Kindergärten, Kindertagesstätten und Grundschulen abseits der Hauptverkehrsstraßen, können sie heute bereits in den Genuss der erleichterten Anordnung von Tempo 30-Zonen kommen. Dies gilt aber nicht, wenn sie an Hauptverkehrsstraßen gelegen sind. Dann müssen die Straßenverkehrsbehörden nach geltendem Recht besondere örtliche Verhältnisse nachweisen, die eine Gefahrenlage bedingen, die das im Straßenverkehr allgemein anzutreffende Risiko einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit erheblich übersteigt, um die Geschwindigkeit streckenbezogen absenken zu können. Derzeit sind dafür bislang z. B. Nachweise für Unfallraten erforderlich, die ca. 30 % über denen bei vergleichbaren Strecken anderenorts liegen. Angesichts der Vielzahl von anzutreffenden Kindern und ihrer nicht vorhersehbaren Verhaltensweisen bis zu einem gewissen Alter ist die besondere Örtlichkeit (Kindergarten, Kindertagesstätte und Grundschule) und Gefahrenlage dort auch ohne einen solchen aufwendigen Nachweis naheliegend.

Als „sensible“ Bereiche erfasst sind von der Neuregelung insgesamt allgemeinbildende Schulen, weil auch dort erfahrungsgemäß vor allem in den unteren Altersklassen ein unachtsames Verkehrsverhalten vermehrt noch anzutreffen ist. Ältere Kinder und Jugendliche die mit dem Rad zur Schule fahren, bewegen sich dort zudem im „Pulk“, sind als Verkehrsteilnehmer oft abgelenkt und einer gewissen Gruppendynamik ausgesetzt.

Als Grundlage für die Festlegung allgemeinbildender Schulen kann der Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 10.05.2001 („Weiterentwicklung des Schulwesens in Deutschland seit Abschluss des Abkommens zwischen den Ländern der Bundesrepublik Deutschland zur Vereinheitlichung auf dem Gebiete des Schulwesens vom 28.10.1964 i. d. F. vom 14.10.1971) zugrunde gelegt werden.
Erfasst werden auch

- Kinderkrippen oder Großtagespflege (für Kinder bis drei Jahre),
- Kindergärten (für drei- bis sechsjährige Kinder) sowie
- Hort oder Schulhort, den die Grundschulkinder vor Schulbeginn und nach Schulende besuchen können.

Je nach Bundesland werden zum Teil auch nur Ganztagseinrichtungen (für jegliches Vorschulalter) oder Einrichtungen, die Betreuung für alle drei Altersgruppen (Kinderkrippe, Kindergarten, Hort) umfassen, Kindertagesstätte genannt.

Erfahrungsgemäß ist je nach Größe der Einrichtungen ein stärkerer Verkehr zu verzeichnen (eine Vielzahl von Eltern setzen ihre Kinder an den Einrichtungen ab, müssen ihre Kinder in entsprechenden Kindersitzen noch bei offener Tür sichern etc.). Dass Schülerinnen und Schüler mit Behinderungen, die Förderschulen besuchen, deshalb des gleichen Schutzes bedürfen, ist naheliegend.

Vom Geltungsbereich erfasst werden weiterhin Alten- und Pflegeheime. Das Altenheim ist eine stationäre Einrichtung, in der Menschen wohnen, betreut und versorgt werden, die aufgrund vorwiegend altersbedingter Beeinträchtigungen nicht in einer eigenen Wohnung leben können oder wollen. Die Terminologie ist allerdings uneinheitlich. Begriffe wie Altersheim, Feierabendhaus, Seniorenheim oder Seniorenresidenz werden synonym gebraucht, andererseits wird unter dem Begriff Altenheim teilweise auch ein Pflegeheim verstanden. Ein Pflegeheim ist eine Einrichtung, in der pflegebedürftige Menschen ganztägig (vollstationär) oder nur tagsüber oder nur nachts (teilstationär) untergebracht und unter der Verantwortung professioneller Pflegekräfte gepflegt und versorgt werden. Auch bei älteren Personen, also etwa vor Seniorenheimen, dürfte ein den Kindern und Jugendlichen vergleichbares allgemeines Schutzbedürfnis infolge zunehmender körperlicher Alterserscheinungen (z. B. Seh- und Hörschwäche, eingeschränkte bzw. langsamere Mobilität, kognitive Beeinträchtigungen etc.) vorliegen.

Auf Wunsch der Verkehrsministerkonferenz im Oktober 2015 sollen auch Bereiche vor Krankenhäusern in den Genuss der erleichterten Anordnungsmöglichkeit kommen. Klinische Einrichtungen sind oftmals im städtischen Verkehrsnetz zentral eingebunden. Dadurch soll eine gute Erreichbarkeit für Patienten und Besucher gewährleistet werden, die die Einrichtungen entweder mit den Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs oder im Individualverkehr ansteuern. Insofern finden sich im Nahbereich von klinischen Einrichtungen regelmäßig Bushaltestellen, Taxistellplätze sowie Stellflächen für Pkw, Kräder und Fahrräder, in vielen Fällen auch am Fahrbahnrand von Hauptstraßen. Dies bedeutet einen über einen längeren Tageszeitraum nahezu permanent bestehenden hohen Ziel- und Quellverkehr von ankommenden und abfahrenden Fahrzeugen mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (Parksuchdruck, Fahrbahnquerungen, ständiges Ein- und Aussteigen sowie ständiger Wechsel des fließenden und des ruhenden Verkehrs).

Der Patienten- und Besuchsverkehr im Umfeld von Krankenhäusern führt zu einer Kumulation des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Patienten und Besucher durch den Krankenhausbesuch körperlich und seelisch beeinträchtigt sein können, mit der Folge mangelnder Aufmerksamkeit für den Verkehr. Hinzu kommen erforderliche Notfalltransporte mit Sonderrechten, die es ebenso in einen sicheren Gesamtablauf zu integrieren gilt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Kumulation der vorstehend dargestellten Problemstellungen vorzugsweise an Krankenhäusern auftritt, insbesondere dann, wenn diese in zentraler innerstädtischer Lage angesiedelt sind. Viele, im Sinne der Verkehrssicherheit negative Faktoren treffen hier aufeinander und sind in Kombination geeignet, negative Wirkungen auf die Verkehrssicherheit auszustrahlen. Die Reduktion der Geschwindigkeit bietet die Möglichkeit, diese an sich nicht vermeidbaren Faktoren in der Kumulation und in ihren negativen Wirkungen abzuschwächen.

Nicht zum Tragen kann die Absenkung der Anordnungshürde jedoch für solche Einrichtungen kommen, die nicht mit unmittelbarem Zugang zur Hauptverkehrsstraße ausgestattet sind, sondern sich auf einem abseits gelegenen Gelände befinden.

Mit der vorgesehenen Änderung wird die im geltenden Recht vorgesehene hohe Hürde für die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auf den genannten Straßen abgesenkt. Aufgrund der Funktion der Straßen dienen solche Straßen in erster Linie dem weiträumigen Verkehr, was regelmäßig keine generelle geringere Geschwindigkeit als Tempo 50 zulässt. Die Möglichkeit der Schaffung der Anordnungsmöglichkeit von Tempo 30 auf diesen Straßen vor den genannten sensiblen Bereichen ist aber vor dem Hintergrund, dass der genannte Personenkreis besonders schützenswert ist, im Einzelfall durchaus geboten, ohne dass es dieses konkreten Nachweises eines erheblichen übersteigenden Gefahrenbereichs in dieser Konsequenz bedarf.

Sofern also durch die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn zu den meist vorhandenen besonderen Sicherheitseinrichtungen zu erwarten ist, sollte von dieser Möglichkeit dann auch Gebrauch gemacht werden können.

Die Änderung lässt § 45 Absatz 9 Satz 1 unberührt. Mit der Änderung ist damit kein Automatismus verbunden, dass Tempo 30 vor solchen Einrichtungen stets anzuordnen ist. Es ist daher weiterhin eine Einzelfallprüfung erforderlich. In diesem Zusammenhang ist z. B. zu berücksichtigen, dass das Hauptverkehrsstraßennetz auf das zügige Vorankommen im Straßennetz ausgelegt ist. 2/3 des innerstädtischen Verkehrs finden auf den Hauptverkehrsstraßen statt. Ein Ausweichen auf das Wohnumfeld abseits dieser Hauptverbindungsachsen muss weiterhin vermieden werden. Unerwünscht bleibt nach wie vor der Schleichverkehr durch Wohngebiete. So ist z. B. auch zu berücksichtigen, dass Navigationsgeräte oftmals die schnellste Route errechnen. Die Reisezeit ist also ein wichtiger Faktor für die Attraktivität des Hauptstraßennetzes. Hinzu kommt, dass im nachgeordneten Streckennetz grundsätzlich keine lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen zu verzeichnen sind.

Auch sind negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) zu berücksichtigen und in die Gesamtabwägung mit einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist zudem so zu wählen, dass die Beschränkung für alle Verkehrsteilnehmer einsichtig bleibt und bevorrechtigte Wege/Überquerungen im Umfeld sinnvoll einbezogen werden. Der abgesenkte Geschwindigkeitsbereich ist dabei in der Regel auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung auf insgesamt 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden.

Die Einrichtung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung sollte sich in erster Linie auf die tatsächlich benutzten Eingänge erstrecken. Andere relevante Bereiche, wie etwa Nebeneingänge zu z. B. Turnhallen, sind in die Gesamtbetrachtung mit einzubeziehen.

Die Anordnungen sind zudem soweit möglich auf die Öffnungszeiten zu beschränken. Dies erhöht die Einsichtigkeit der Beschränkung und die Akzeptanz der Anordnung. Dies gilt insbesondere für den Schülerverkehr.

Nähere Vorgaben zur Anordnung der streckenbezogenen Höchstgeschwindigkeit für diese Fälle werden in einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 274 festgelegt.

Zu den sonstigen Änderungen in diesem Absatz:
Beim Straßenverkehrsrecht handelt es sich um privilegienfeindliches besonderes Polizei- und Ordnungsrecht, das die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleisten soll, indem

im Wesentlichen der Gefahrenabwehr und der Unfallverhütung Rechnung getragen wird. Alle Ermächtigungsgrundlagen zur Änderung der StVO außerhalb des StVG aus Gründen der Gefahrenabwehr können im Absatz 9 verbleiben; hingegen Privilegierungen müssen an einer anderen Stelle verankert werden. Denn für solche Anordnungen kann insgesamt der besondere Verhältnismäßigkeitsgrundsatz „so wenige Verkehrszeichen wie möglich, so viele wie wegen der besonderen Gefahrenlage nötig“ nicht zur Anwendung kommen. Dafür muss es einen neuen Absatz 10 geben.

Zu Nummer 4 b):

Hier handelt es sich um Verkehrszeichen, die zur Bevorrechtigung der Elektromobilität angeordnet werden, für die systematisch ein eigenständiger Absatz zu schaffen ist. Im Übrigen wird auf den letzten Absatz der Begründung zu Artikel 1 Nummer 4 a) verwiesen.

Zu Artikel 2:

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.