

# Neue Verhaltensregeln im Straßenverkehr

Von Bernhard Strube

**Mit Zustimmung des Bundesrates haben Bundesverkehrs- und -umweltministerium eine Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (1) auf den Weg gebracht. Die Verordnung stellt Regelungen für die Benutzung von Mobil- oder Autotelefonen durch Fahrzeugführer auf, sie gibt Tempo-30-Zonen eine größere Bedeutung und regelt die Kriterien für ihre Einrichtung, sie führt eine neue Verhaltensvorschrift für bestimmte Kreisverkehre sowie ein neues Vorschriftzeichen für den Kreisverkehr ein und sie bestimmt die zugelassenen Maße von Ladungen neu.**

## 1. Regelung der Benutzung eines Mobil- oder Autotelefon

In § 23 StVO wurde folgender neuer Abs. 1a eingefügt:

(1a) Dem Fahrzeugführer ist die Benutzung eines Mobil- oder Autotelefon untersagt, wenn er hierfür das Mobiltelefon oder den Hörer des Autotelefon aufnimmt oder hält. Dies gilt nicht, wenn das Fahrzeug steht und bei Kraftfahrzeugen der Motor ausgeschaltet ist.

Die Vorschrift begegnet einem neuen, abstrakt verkehrsgefährdenden Verhalten, das sich im Straßenverkehr verbreitet hat. Sie gewährleistet, dass der Fahrzeugführer, also auch der Radfahrer, während der Benutzung des Mobil- oder Autotelefon beide Hände für die Bewältigung der Fahraufgabe frei hat. "Benutzung" schließt neben dem Gespräch im öffentlichen Fernsprechnetz sämtliche Bedienfunktionen wie das Anwählen, die Versendung von Kurznachrichten oder das Abrufen von Daten im Internet usw. ein.

Der Fahrzeugführer darf das Mobil- oder Autotelefon benutzen, wenn er dazu das Telefon nicht aufnehmen oder halten muss. Insoweit wird es der Verantwortung des Fahrzeugführers überlassen, ob er in Kenntnis der auch dann noch bestehenden Risiken der mentalen Überlastung und Ablenkung von der eigentlichen Fahraufgabe ein Telefongespräch führt. Gleiches gilt für das Betätigen der weiteren Bedienfunktionen, die unter der genannten Bedingung ebenfalls weiter erlaubt bleiben. Auch insoweit obliegt es der Verantwortung des Fahrzeugführers, die davon ausgehenden Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, zum Beispiel durch die Anwahl mittels Sprachsteuerung oder zumindest durch die Eingabe von Kurzwahlnummern, um den Wählvorgang möglichst wenig ablenkend zu gestalten.

In vielen anderen europäischen Ländern ist das Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung bereits verboten, so zum Beispiel in Dänemark, Frankreich, Griechenland, Italien, Österreich, Polen, Rumänien, Portugal, der Schweiz, Slowenien, Spanien, der Slowakischen Republik, der Türkei und Ungarn. Mit dem neuen § 23 Abs. 1a StVO folgt der Ordnungsgeber einer nahezu einstimmig verabschiedeten Empfehlung des 37. Deutschen Verkehrsgerichtstages vom Januar 1999 und der Auffassung der Verkehrsministerkonferenz der Länder vom April 1999.

Die verbotswidrige Benutzung des Mobil- oder Autotelefon kann nach Inkrafttreten der Änderung der entsprechenden Verwaltungsvorschrift (2) (insoweit voraussichtlich am 1. April 2001) mit 60,00 DM beim Kraftfahrzeugführer und mit 30,00 DM beim Radfahrer geahndet werden.

Wissenschaftliche Untersuchungen (3) haben ergeben, dass sich durch die Benutzung einer Freisprecheinrichtung während des Telefongesprächs sowohl die Unsicherheitsfehler (spätes Bremsen, Nichteinhalten der Fahrspur usw.) als auch die Fahrfehler (Übersehen von Verkehrszeichen, Fahrten in die falsche Richtung usw.) im Vergleich zu einem Gespräch ohne Freisprecheinrichtung um mehr als 50 Prozent reduzieren lassen. Zwar kann auch eine Freisprecheinrichtung der vom Inhalt eines schwierigen Telefongesprächs ausgehenden mentalen Überlastung und Ablenkung von der eigentlichen Fahraufgabe keinen wirksamen Riegel vorschieben. Auch die besonders von der Fahraufgabe ablenkenden weiteren Bedienvorgänge wie zum Beispiel der Wählvorgang lassen sich nicht durch eine Freisprecheinrichtung, sondern nur durch Sprachsteuerung in ihrem Gefährdungspotenzial entschärfen. Während des Gesprächs selbst bietet eine Freisprecheinrichtung jedoch, weil beide Hände für die eigentlichen Fahraufgaben zur Verfügung stehen, entscheidende Sicherheitsvorteile. Dies gilt für den Kraftfahrzeugverkehr, ist aber auch für den Fahrradverkehr so offenkundig, dass es zur Rechtfertigung des Verbotes auch für diese Art der Verkehrsteilnahme keiner weiteren Untersuchung bedurfte.

Auf technische Vorgaben für die Gestaltung einer Einrichtung, die während der Benutzung das Aufnehmen oder Halten des Mobiltelefons oder des Hörers des Autotelefon entbehrlich macht, wurde zunächst verzichtet, um technische Entwicklungen, die der Verkehrssicherheit bei der Benutzung eines Telefons entgegen kommen, nicht zu behindern. Der Gesetzgeber erwartet von der Industrie, dass alle Bedienfunktionen, darunter vor allem der Wählvorgang, durch zum Beispiel Sprachsteuerung und optimiertes Bedien- und Anzeigesystem verkehrssicherer gestaltet werden.

## **2. Tempo 30 - zweite Regelgeschwindigkeit**

In § 39 StVO wurde folgender Absatz eingefügt:

(1a) Innerhalb geschlossener Ortschaften ist abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Tempo-30-Zonen (Zeichen 274.1) zu rechnen.

In § 45 StVO wurde Abs. 1c neu gefasst:

(1c) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo-30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen, geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340), benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 ("rechts vor links") gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo-30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.

Die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften bleibt unverändert 50 Stundenkilometer (§ 3 Abs. 1 Nr. 1 StVO). Jedoch wurde die Möglichkeit, abseits der Hauptverkehrsstraßen Tempo-30-Zonen einzurichten, wesentlich erleichtert. Bauliche Veränderungen (zum Beispiel Einengungen, Schwellen) hingegen werden künftig nicht mehr erwartet. Stattdessen sollen erforderliche Verengungen des Fahrbahnquerschnitts durch Markierung von Parkständen und Sperrflächen ausreichen.

§ 39 Abs. 1a hebt hervor, dass der Fahrzeugführer künftig abseits der Vorfahrtstraßen grundsätzlich

mit der Anordnung von Tempo-30-Zonen rechnen muss. Der Fahrzeugführer kann sich damit kaum mehr darauf berufen, dass er eine konkrete Tempo-30-km/h-Anordnung übersehen habe. Die Neuregelung dient zudem der Rechtssicherheit.

### **3. Renaissance des Kreisverkehrs**

*In die StVO wurde ein neuer § 9a Kreisverkehr eingefügt:*

#### **§ 9a Kreisverkehr**

(1) Ist an der Einmündung in einen Kreisverkehr Zeichen 215 (Kreisverkehr) unter Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren!) angeordnet, hat der Verkehr auf der Kreisfahrbahn Vorfahrt. Bei der Einfahrt in einen solchen Kreisverkehr ist die Benutzung des Fahrtrichtungsanzeigers unzulässig. Innerhalb des Kreisverkehrs ist das Halten auf der Fahrbahn verboten.

(2) Die Mittelinsel des Kreisverkehrs darf nicht überfahren werden. Ausgenommen davon sind Fahrzeuge, denen wegen ihrer Abmessungen das Befahren des Kreisverkehrs sonst nicht möglich wäre. Mit ihnen darf die Mittelinsel überfahren werden, wenn eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

Mit der neuen Vorschrift zum Verhalten in bestimmten Kreisverkehren und der Einführung eines neuen Vorschriftzeichens "Kreisverkehr" (Zeichen 215) (blaues rundes Verkehrszeichen mit drei weißen Pfeilen entgegen dem Uhrzeigersinn) wird der gewachsenen Bedeutung von Kreisverkehren im Verkehrsalltag Rechnung getragen. Die Kombination des neuen Verkehrszeichens mit dem Zeichen "Vorfahrt gewähren!" (Zeichen 205) an allen Einmündungen des Kreisverkehrs zeigt künftig die Geltung besonderer Verkehrsregeln für den Kreisverkehr an. Das Halten oder Parken auf der Fahrbahn innerhalb des Kreisverkehrs und die Gefährdung beim berechtigten Überfahren der Mittelinsel im Kreisverkehr können nach Inkrafttreten der entsprechenden Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Erteilung einer Verwarnung bei Straßenverkehrswidrigkeiten (VerwarnVwV)<sup>2</sup> (insoweit voraussichtlich am 1. April 2001) mit Verwarnungsgeld zwischen 20 und 75 DM verwarnt werden.

### **4. Neue Ladungslängen zugelassen**

Die Absätze 2 und 3 des § 22 StVO wurden neu gefasst:

(2) Fahrzeug und Ladung dürfen zusammen nicht breiter als 2,55 Meter und nicht höher als vier Meter sein. Fahrzeuge, die für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke eingesetzt werden, dürfen, wenn sie mit land- oder forstwirtschaftlichen Erzeugnissen oder Arbeitsgeräten beladen sind, samt Ladung nicht breiter als drei Meter sein. Sind sie mit land- oder forstwirtschaftlichen Erzeugnissen beladen, dürfen sie samt Ladung höher als vier Meter sein. Kühlfahrzeuge dürfen nicht breiter als 2,6 Meter sein.

(3) Die Ladung darf bis zu einer Höhe von 2,5 Metern nicht nach vorn über das Fahrzeug, bei Zügen über das ziehende Fahrzeug hinausragen. Im Übrigen darf der Ladungsüberstand nach vorn bis zu 50 Zentimeter über das Fahrzeug, bei Zügen bis zu 50 Zentimeter über das ziehende Fahrzeug betragen.

Die Änderung zur Ladungsbreite beim Transport land- oder forstwirtschaftlicher Arbeitsgeräte vollzog die maximal zulässige Breite von drei Metern für land- und forstwirtschaftliche Arbeits- oder Anbaugeräte gemäß § 32 Abs. 1 Nr. 2 StVZO nach. So wurde der Transport von Arbeits- oder Anbaugeräten mit einer Breite von mehr als 2,55 Metern zur landwirtschaftlichen Arbeitsstelle erleichtert, die bislang nur in Längsrichtung verladen werden konnten.

Bisher durfte die Ladung nach vorn nicht über das Fahrzeug, bei Zügen nicht über das ziehende Fahrzeug hinausragen. Dieses Verbot des Ladungsüberstandes nach vorn gilt nur noch bis zu einer Höhe von 2,5 Metern. Bis zu dieser Höhe gebietet es die Verkehrssicherheit zum Schutze vorausfahrender Kraftfahrzeugführer, Fußgänger und Radfahrer, den Raum über der Fahrbahn freizuhalten. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit war es vertretbar, ab einer Höhe von 2,5 Metern einen geringfügigen Ladungsüberstand von bis zu 50 Zentimetern zuzulassen.

Die Erweiterung der Länge von bislang höchstzulässigen 20 Metern auf 20,75 Meter für Fahrzeug oder Zug samt Ladung vollzog die Erweiterung der höchstzulässigen Länge von bislang 18 Metern auf 18,75 Meter in § 32 Abs. 4 S. 1 Nr. 4 i.V.m. Absatz 7 StVZO nach.

### **Fußnoten**

1. 33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 11. Dezember 2000 (BGBl. I S. 1690). Die genannten Regelungen treten am 1.2.2001 in Kraft.
2. Allgemeine Verwaltungsvorschrift (der Bundesregierung) zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) und zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen bei Überschreiten von Konzentrationswerten nach der 23. BImSchV (VwV-StV-ImSch) und zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Erteilung einer Verwarnung bei Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten (VerwarnVwv). Der Vorschrift hat der Bundesrat am 1. Dezember 2000 mit Maßgaben zugestimmt. Sie soll im Januar 2001 im Bundesanzeiger veröffentlicht werden.
3. Telefonieren am Steuer und Verkehrssicherheit, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 89, 1998; Telefonieren im Fahrzeug - Fahrbelastungen und Fahrfehler, Universität Bremen/ADAC-Zentrale München, 1998. Die Autoren der erstgenannten Studie rechneten hoch, dass in der Bundesrepublik Deutschland etwa 20 Tote, 100 Schwerverletzte und 450 Leichtverletzte auf Verkehrsunfälle zurückgehen, bei denen das Telefonieren zumindest mitursächlich für das Unfallgeschehen war. Im Erhebungsjahr der Studie 1996 gab es in Deutschland rund 5,5 Millionen Handy-Nutzer. Nach Schätzungen des Bundeswirtschaftsministeriums werden im Januar 2001 in Deutschland 50 Millionen Handys in Gebrauch sein.

(aus [DEUTSCHE POLIZEI 2/2001](#))