

**Fünfunddreißigste Verordnung  
zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften  
(35. ÄndVStVR)**

**Vom 14. Dezember 2001**

Auf Grund

- des § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe s des Straßenverkehrsgesetzes, eingefügt durch Artikel 1 Nr. 10 des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747),
- <sup>1</sup>des § 6 Abs. 1 Nr. 3 erster Halbsatz des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee Dreifachbuchstabe aaa des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747),
- des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe i des Straßenverkehrsgesetzes, eingefügt durch Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 19. März 2001 (BGBl. I S. 386),
- des § 6 Abs. 1 Nr. 14, eingefügt durch Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd des Gesetzes vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), neu gefasst durch Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe b des Gesetzes vom 19. März 2001 (BGBl. I S. 386),
- des § 26a Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes, § 26a eingefügt durch Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090), geändert durch Artikel 1 Nr. 15 des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747) und neu gefasst durch Artikel 1 Nr. 7 des Gesetzes vom 19. März 2001 (BGBl. I S. 386)

jeweils in Verbindung mit Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705) und dem Organisationserlass vom 27. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3288),

verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

---

<sup>1</sup> Eingefügt durch den Bundesrat

## Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S. 38), zuletzt geändert durch Artikel 411 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785), wird wie folgt geändert:

1. In § 23 wird nach Absatz 1a folgender neuer Absatz 1b eingefügt:

„(1b) Dem Führer eines Kraftfahrzeuges ist es untersagt, ein technisches Gerät zu betreiben oder betriebsbereit mitzuführen, das dafür bestimmt ist, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzuzeigen oder zu stören. Das gilt insbesondere für Geräte zur Störung oder Anzeige von Geschwindigkeitsmessungen (Radarwarn- oder Laserstörgeräte).“

<sup>2</sup>1a. In § 37 Abs. 3 wird Satz 1 wie folgt gefasst:

„Dauerlichtzeichen über einem Fahrstreifen sperren ihn oder geben ihn zum Befahren frei.“

<sup>3</sup>2. § 41 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Nummer 3 „Vorgeschriebene Vorbeifahrt“ wird folgende neue Nummer 3a eingefügt:

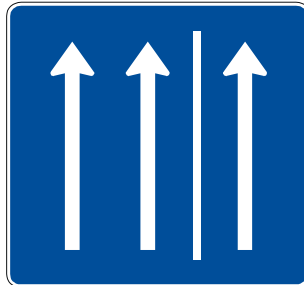
---

<sup>2</sup> Eingefügt durch den Bundesrat

<sup>3</sup> Geändert durch den Bundesrat

„3a. Befahren eines Seitenstreifens als Fahrstreifen

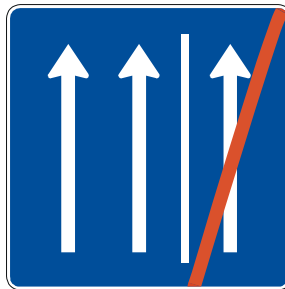
Zeichen 223.1



Seitenstreifen befahren

Das Zeichen ordnet das Befahren eines Seitenstreifens an; dieser ist dann wie ein rechter Fahrstreifen zu befahren. Das Zeichen mit Zusatzschild „Ende in ... m“ kündigt die Aufhebung der Anordnung an.

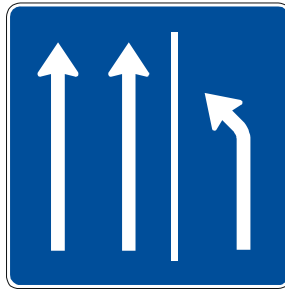
Zeichen 223.2



Seitenstreifen nicht mehr befahren

Das Zeichen hebt die Anordnung „Seitenstreifen befahren“ auf.

Zeichen 223.3



Seitenstreifen räumen

Das Zeichen ordnet die Räumung des Seitenstreifens an.

Werden die Zeichen 223.1 bis 223.3 für eine Fahrbahn mit mehr als zwei Fahrstreifen angeordnet, zeigen die Zeichen die entsprechende Anzahl der Pfeile.“

bb) In Nummer 8 wird in der Erläuterung zu Zeichen 286 Satz 6 wie folgt gefasst:

„Das Zusatzschild ‚Bewohner mit besonderem Parkausweis frei‘ nimmt Bewohner mit besonderem Parkausweis von dem Haltverbot aus.“

b) In Absatz 3 Nr. 3 Buchstabe b wird nach Satz 3 folgender neuer Satz eingefügt:

„Wird durch Zeichen 223.1 das Befahren eines Seitenstreifens angeordnet, darf die Fahrbahnbegrenzung wie eine Leitlinie zur Markierung von Fahrstreifen einer durchgehenden Fahrbahn (Zeichen 340) überfahren werden.“

3. § 42 Abs. 4 wird wie folgt geändert:

a) In der Erläuterung zu Zeichen 314 wird in Nummer 2 Satz 1 das Wort „Anwohner“ durch das Wort „Bewohner“ ersetzt.

b) In der Erläuterung zu Zeichen 315 wird in Nummer 3 Satz 1 das Wort „Anwohner“ durch das Wort „Bewohner“ ersetzt.

4. § 45 Abs. 1b wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2 werden die Wörter „sowie für Anwohner“ gestrichen.

bb) Nach Nummer 2 wird folgende neue Nummer 2a eingefügt:

„2a. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen,“

b) In Satz 2 wird das Wort „Anwohner“ durch das Wort „Bewohner“ ersetzt.

5. Dem § 53 wird folgender neuer Absatz 16 angefügt:

„(16) Zusatzschilder, die bislang Anwohner mit besonderem Parkausweis vom eingeschränkten Haltverbot nach Zeichen 286 oder einem Haltverbot für die Zone nach Zeichen 290 ausgenommen haben, und Zusatzschilder zu den Zeichen 314 oder 315, die die Erlaubnis zum Parken bislang auf Anwohner beschränkt haben, sowie der mit Verkehrsblattverlautbarung vom 6. Januar 1998 (VkBl. 1998 S. 99) bekannt gegebene Parkausweis für Anwohner behalten bis zum 31. Dezember 2003 ihre Gültigkeit.“

## Artikel 2

<sup>4</sup>Die Bußgeldkatalog-Verordnung vom 13. November 2001 (BGBl. I S. 3033) wird wie folgt geändert:

In der Anlage zu § 1 Abs. 1 wird nach Nummer 109.2 folgende neue Nummer 109a eingefügt:

|       |  |                                    |        |
|-------|--|------------------------------------|--------|
| „109a | Als Kfz-Führer ein technisches Gerät betrieben oder betriebsbereit mitgeführt, das dafür bestimmt ist, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzuzeigen oder zu stören | § 23 Abs. 1b<br>§ 49 Abs. 1 Nr. 22 | 75 €“. |
|-------|--|------------------------------------|--------|

## Artikel 3

Die Anlage 13 (zu § 40) der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 19. März 2001 (BGBl. I S. 386), wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 4.9 wird das Semikolon durch ein Komma ersetzt.

2. Nach Nummer 4.9 wird folgende neue Nummer 4.10 angefügt:

„4.10 als Kfz-Führer ein technisches Gerät betrieben oder betriebsbereit mitgeführt, das dafür bestimmt ist, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzuzeigen oder zu stören;“

---

<sup>4</sup> Geändert durch den Bundesrat

#### **Artikel 4**

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des zweiten Satzes am 1. Januar 2002 in Kraft. Artikel 2 und 3 treten am 1. März 2002 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 14. Dezember 2001

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und  
Wohnungswesen

## **Begründung**

### **I. Allgemeines**

#### **1. Inhalt**

Die Verordnung dient zum Einen der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dazu enthält sie ein Verbot zur Verwendung technischer Einrichtungen in Kraftfahrzeugen, die dafür bestimmt sind, die Verkehrsüberwachung zu beeinträchtigen. Zum Anderen schafft die Verordnung die rechtlichen Voraussetzungen dafür, dass die Straßenverkehrsbehörden künftig - über die bislang zulässige Anordnung von kleinräumigen Bereichen mit Parkvorberechtigung für Anwohner hinaus - größere Bereiche mit Parkvorrechten für die Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichen Parkraumangel einrichten können.<sup>5</sup>

##### a) Radarwarngeräte

Mit der Aufnahme des Verbotes zum Betreiben von Radarwarngeräten und ähnlichen Einrichtungen im Kraftfahrzeug wird von der mit Gesetz vom 19. März 2001 (BGBl. I S. 386) neu geschaffenen Verordnungsermächtigung (§ 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe i StVG) Gebrauch gemacht. Die Neuregelung soll, der Intention des Gesetzgebers folgend, vor Allem zur Sicherung einer erfolgreichen Bekämpfung von Geschwindigkeitsverstößen und anderen Verkehrszuwendungen beitragen. Sie soll verhindern, dass sich Kraftfahrer durch technische Vorkehrungen im Kraftfahrzeug Maßnahmen der Verkehrsüberwachung entziehen können. Darüber hinaus dient sie der Rechtsklarheit.

Die Einstellung des Verbotes bedingt Folgeänderungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung sowie der Bußgeldkatalog-Verordnung.

---

<sup>5</sup> Der Bundesrat hat zu Teil I, Allgemeines hinsichtlich der Regelungen zur „temporären Benutzung von Seitenstreifen als Fahrstreifen“ keine Aussage getroffen.

Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. EG Nr. L 204 S. 34), geändert durch die Richtlinie 48/48/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juli 1998 (ABl. EG Nr. L 217 S. 18), sind beachtet worden.

## b) Bewohnerparken

Die Neuregelung füllt ebenfalls die durch Gesetz vom 19. März 2001 (BGBl. I S. 386) geänderten Verordnungsermächtigung des § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG aus. Damit wurde die Voraussetzung dafür geschaffen, über das bisherige Anwohnerparken hinaus auch großräumigere Bereiche mit Parkvorrechten für die Wohnbevölkerung zuzulassen, wenn dem Parkraumangel für die ansässige Wohnbevölkerung wegen fehlender privater Stellplätze und hohen „Parkdrucks“ durch nicht quartiersansässige Pendler oder Besucher nur durch eine entsprechende Anordnung abgeholfen werden kann.

Zur Begründung der geänderten Ermächtigungsgrundlage vgl. BT-Drs. 14/4304.

Der Ordnungsgeber ist bei der Neuregelung auch weiterhin von den in der Begründung zur Einführung der gesetzlichen Ermächtigung zum Anwohnerparken im Jahr 1980 angeführten Erwägungen ausgegangen (vgl. VkB1. 80 S. 244). Es bleibt unverändert wesentliches Ziel der Parkvorbereitung für Bewohner, der Abwanderung in das Stadtumland entgegen zu wirken, die auch dadurch gefördert wird, dass auf Grund eines Mangels an Stellflächen für ein privates Kraftfahrzeug bei hohem allgemeinem „Parkdruck“ kein ausreichender Parkraum in Wohnungsnähe zur Verfügung steht.

Die Neuregelung des An-/ künftig Bewohnerparkens trägt der Intention des Gesetzgebers Rechnung. Sie eröffnet maßgeschneiderte Lösungen für die jeweilige örtliche Situation, indem sie die unterschiedlichsten Anordnungen – angefangen von kleinsten bis hin zu weiträumigeren Anordnungen von Parkvorrechten für die Wohnbevölkerung - rechtlich absichert. Sie schafft damit auch für dicht bebaute (Groß-)

Stadtquartiere bei bestehendem Parkraumangel einen zufriedenstellenden Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Gruppen, die Parkraum in Anspruch nehmen.

Die Neuregelung des An-/ künftig Bewohnerparkens übernimmt zunächst die durch die Ermächtigung geänderte Bezeichnung, indem der Begriff des „Anwohners“ durch die Wörter „Bewohner städtischer Quartiere“ bzw. den Begriff des „Bewohners“ ersetzt wird, wo eine vollständige Bezeichnung unnötig zu einer Überfrachtung der Vorschrift geführt hätte. Damit trägt die Neuregelung zugleich – wie auch bereits die geänderte Ermächtigung – der Auslegung des Bundesverwaltungsgerichts in der Entscheidung vom 28. Mai 1998 (Az. 3 C 11/97) Rechnung: Umfasst ein Gebiet mit Parkvorberechtigung mehr als zwei bis drei Straßen, so ist ihr Gegenstand als „Gebiet, Bereich oder gegebenenfalls als Stadtviertel“ zu bezeichnen. Außerhalb des engsten Nahbereichs von zwei bis drei Straßen in diesem Gebiet wohnende Menschen sind im allgemeinen Sprachgebrauch dann keine „Anwohner“ mehr, sondern „Bewohner“.

Dem Verordnungsgeber wurden im Rahmen des vorerwähnten Gesetzgebungsverfahrens zudem einige Inhalte für die Neuregelung vorgegeben. Zunächst enthält die Gesetzesbegründung (vgl. BT-Drs. 14/4304 S. 8) die ausdrückliche Vorgabe, dass „die maximale Ausdehnung solcher Bereiche“ ... „nicht über 1000 m liegen“ darf; ferner, dass zur Sicherung des verfassungsgemäß garantierten Gemeingebrauchs an öffentlichen Straßen auch zu regeln ist, dass innerhalb der Bereiche ein Mindestanteil des Parkraumes zur allgemeinen Nutzung zur Verfügung steht. Konkret wurde dazu in einer EntschlieÙung des Bundesrates (vgl. BT-Drs. 14/4304 S. 19) gefordert, in der Straßenverkehrs-Ordnung und den dazugehörigen Verwaltungsvorschriften das zulässige Ausmaß von Bewohnerparkzonen festzulegen und festzuschreiben, dass in den betroffenen städtischen Quartieren maximal für 50 Prozent des Parkraumes entsprechende Vorrechte erfolgen dürfen.

Den Vorgaben des Gesetzgebers kommt der Verordnungsgeber zum Einen in der Straßenverkehrs-Ordnung selbst (§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a (neu) StVO), zum Anderen in der die Vorschrift begleitenden allgemeinen Verwaltungsvorschrift nach.

In der Verwaltungsvorschrift wird der „Prozent-Vorgabe“ des Bundesrates allerdings lediglich zeitlich begrenzt auf werktags von 9.00 bis 18.00 Uhr gefolgt. In der übrigen Zeit dürfen nicht mehr als 75 Prozent zur Verfügung stehenden Parkfläche für Bewohner reserviert werden. Die vorgenommene Abweichung ist möglich, weil die Länder diese Lösung mehrheitlich zur Erfüllung der Vorgabe des Bundesrates als ausreichend erachten. Es besteht Einvernehmen, dass der höchste Bedarf für Bewohnerparkplätze im Allgemeinen in der Zeit nach den Kernarbeitszeiten, mithin in den Abend- und Nachtstunden, liegt, in denen der Parkraumbedarf von Pendlern und Besuchern geringer ist. Daher ist eine prozentual höhere Reservierung des Parkraums für Bewohner zur Abend- und Nachtzeit angemessen.

Zur weiteren Absicherung der nach der genannten höchstrichterlichen Entscheidung zulässigen kleinräumigen Anordnung von Parkvorrechten für die Wohnbevölkerung wird in der Verwaltungsvorschrift zudem festgelegt, dass in solchen Bereichen von den getroffenen Prozent-Vorgaben nach oben hin abgewichen werden kann, wenn in den unmittelbar angrenzenden Bereichen ausreichend Parkplätze für den Gemeingebrauch zur Verfügung stehen.

Eine Quote für die allgemeine Parkraumnachfrage ist gänzlich in den Fällen entbehrlich, in denen eine an alle Kraftfahrer gerichtete Anordnung der Parkzeitbeschränkung (Parkraumbewirtschaftung durch Parkscheibe oder Parkscheinautomat) nach § 13 Abs. 2 StVO angeordnet ist, von der die berechnete Wohnbevölkerung des entsprechenden Quartiers mit einem Parkausweis durch ein weiteres Zusatzschild zu Zeichen 314/315 von dem die Parkzeitbeschränkung anordnenden Zusatzschild ausgenommen wird.

Diese „Misch-Regelung“ wird als Reaktion auf die genannte Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in vielen Städten bereits praktiziert, weil die Maßgabe dieser höchstrichterlichen Entscheidung in großen Städten als nicht ausreichend befunden wurde, um dem Parkraumangel für die Wohnbevölkerung abzuwehren. Dieses Modell war straßenverkehrsrechtlich bisher jedoch nicht geregelt. Bislang konnte die „Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Anwohner“ nur in der Weise erfolgen, dass Anwohner (durch Zusatzschild begrenzt auf bestimmte Tageszeiten) entweder von angeordneten eingeschränkten Haltverboten frei gestellt werden oder durch Zei-

chen 314/315 erlaubtes Parken auf Anwohner beschränkt wird, mithin eine „Reservierung“ öffentlichen Parkraumes für die Berechtigten unter gleichzeitigem Ausschluss anderer Parkraumsuchender erfolgte.

Die Neuregelung sichert nunmehr auch diese „Misch-Regelung“ rechtlich ausdrücklich ab (§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a 2. Alternative (neu) StVO).

Eine zunächst durch den Bundesrat im Gesetzgebungsverfahren zusätzlich zur Gewährleistung des Gemeingebrauchs geforderte Staffelung der Größe der Bewohnerparkbereiche in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl der jeweiligen Stadt wird hingegen nicht weiter verfolgt. Sie wäre sowohl im Interesse der Wohnbevölkerung als auch der Städte nicht förderlich gewesen, da die Neureglung „maßgeschneiderte“ Lösungen für die jeweilige örtliche Situation ermöglichen soll, für die eine Staffelung ohne fließenden Übergang abträglich gewesen wäre. Die Staffelung erscheint zudem vor dem Hintergrund, dass die begleitende Verwaltungsvorschrift zu § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO (neu) eine Maximalausdehnung für einen Bewohnerparkbereich festlegt, die selbst in Städten mit mehr als 1 Mio. Einwohnern nicht überschritten werden darf, entbehrlich. Dies verdeutlicht hinreichend, dass die maximal zulässige Größe eines Bewohnerparkbereiches nur in sehr großen Städten ausgeschöpft werden und die Größe im Übrigen in einem angemessenen Verhältnis zur Größe der Stadt stehen soll.

Vor allem in Innenstadtbereichen von Großstädten hat die Praxis aber gezeigt, dass die Voraussetzung für die Anordnung einer Parkvorberechtigung für die Wohnbevölkerung auch in einem Quartier vorliegen kann, dessen Größe die ortsangemessene Ausdehnung des Bewohnerparkbereiches eigentlich übersteigt. Für diesen Fall ist es geboten, in der begleitenden Verwaltungsvorschrift die Aufteilung des Gebietes in mehrere Bereiche mit Bewohnerparkrechten künftig ausdrücklich zuzulassen. Die Bereiche müssen dann aber unterschiedlich (durch Nummern oder Buchstaben) ausgewiesen werden. Damit wird das Parkvorrecht für berechnigte Bewohner auf ein abgegrenztes Quartier beschränkt. So wird klargestellt, dass der Verordnungsgeber nur auf konkrete Einzelmaßnahmen im Interesse der jeweils in dem Bereich wohnenden Bewohner abzielt. Diese Ergänzung war erforderlich, weil das Bundesverwaltungsgericht in seiner genannten Entscheidung festgestellt hatte, dass die mosaikartige, flä-

chendeckende Überspannung der ganzen Innenstadt in einer Großstadt durch Parkvorberechtigungszone nicht von der Ermächtigungsgrundlage des § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG (a. F.) gedeckt ist.

Zur Gewährleistung des Gemeingebrauchs in den weiträumigeren Sonderparkbereichen erscheint ferner geboten, dass die Kennzeichnung der Bewohnerparkbereiche künftig grundsätzlich im Wege der „negativen Beschilderung“ durch das eingeschränkte Haltverbot (Zeichen 286 bzw. Zeichen 290) mit Zusatzschild „Bewohner mit besonderem Parkausweis frei“ angeordnet wird. Bislang sah die zu § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2 StVO gehörende Verwaltungsvorschrift eine vorrangige Kennzeichnung der Sonderparkrechte im Wege einer „positiven Beschilderung“ durch Zeichen 314 bzw. 315 mit entsprechendem Zusatzschild vor. Durch den in der Verwaltungsvorschrift festgelegten Vorrang für die „negative“ Beschilderung bleibt das kurzfristige Halten bis zu 3 Minuten sowie das Halten zum Ein- und Aussteigen oder zum Be- und Entladen auch für die nicht bevorrechtigte Wohnbevölkerung weiter erlaubt. Dies ist vertretbar, da den Bewohnern lediglich kurzfristig die Benutzung des Stellplatzes verwehrt wird.

Darüber hinaus wird durch die „negative“ Beschilderung gewährleistet, dass von vornherein das nutzlose Einfahren von Verkehrsteilnehmern in reine Bewohnerparkbereiche zum Zweck der vergeblichen Parkplatzsuche unterbunden wird. Dem Verkehrsteilnehmer wird infolge der Änderung künftig vorrangig das eingeschränkte Haltverbot angezeigt, von dem dann für einen begrenzten Personenkreis eine Ausnahme durch Zusatzschild gewährt wird. Im Vordergrund steht damit für alle Verkehrsteilnehmer künftig eine Verbotregelung. Eine „positive Beschilderung“ durch Zeichen 314 bedeutet hingegen zunächst eine Erlaubnis, die dann durch Zusatzzeichen wiederum auf einen bevorrechtigten Personenkreis beschränkt wird.

Hinsichtlich der „Misch-Regelung“ und dort, wo durch Zeichen 315 das Parken auf Gehwegen angeordnet werden muss, bleibt hingegen die „positive“ Beschilderung unentbehrlich.

## 2. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge

Für Bund und Länder entstehen, abgesehen von vernachlässigbarem Vollzugsaufwand bei den Ländern für die geringfügige Anpassung der Tatbestandskataloge, keine zusätzlichen Kosten. Den Gemeinden entstehen durch die Neuregelung des An-/ künftig Bewohnerparkens Kosten für die Anpassung der Bewohnerparkausweise, den Auf-/ bzw. Abbau und die Änderung der Verkehrszeichen und gegebenenfalls für Ummarkierungen. Da künftig aber verstärkt auch großflächigere Bewohnerparkbereiche angeordnet werden können, sind die Kosten gemessen an dem mit der bisherigen Regelung zum Anwohnerparken verbundenen Aufwand gering. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht. Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für kleine und mittelständische Unternehmen sind nicht zu erwarten.<sup>6</sup>

## II. Zu den einzelnen Vorschriften

### 1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 23 Abs. 1b StVO)

Satz 1 verbietet Maßnahmen, die ein Kraftfahrer gegen die Verkehrsüberwachung ergreift und die darauf zielen, sich Verkehrskontrollen tatsächlich wirksam zu entziehen. Diese Gefahr besteht beim Einsatz von technischen Geräten, die den Standort von Verkehrskontrollen anzeigen oder die konkrete Überwachungsmaßnahmen stören. Nicht nur einzelne technische Geräte wie die derzeit am meisten verbreiteten Radarwarngeräte und Laserstörgeräte werden von dem Verbot erfasst, sondern auch andere technische Lösungen, die einen vergleichbaren Effekt erreichen. Das gilt insbesondere für die Verknüpfung der Warnung vor stationären Überwachungsanlagen mit modernen Zielführungssystemen; die entsprechenden Geräte geben die Warnung ebenfalls automatisiert und ortsbezogen ab.

Die Vorschrift lässt es im Interesse der Prävention genügen, wenn das Gerät aus Sicht des Kraftfahrers zur Warnung oder Störung bestimmt ist. Auf die konkrete Eignung der

---

<sup>6</sup> Der Bundesrat hat zu den Kosten hinsichtlich der Regelungen zur „temporäre Benutzung von Seitenstreifen als Fahrstreifen“ keine Aussage getroffen.

Geräte, wirksam vor Kontrollen zu warnen, kommt es nicht an. Würde das Verbot solche Geräte untersagen, die zur Warnung oder Störung geeignet sind, so wären Polizei und Behörden mit dem Nachweis überfordert. Nicht erfasst werden übliche Rundfunkgeräte, bei denen es sich zwar um technische Geräte handelt, mit denen Informationen über Standorte von Überwachungsanlagen entgegengenommen werden können, die hierfür aber nicht primär bestimmt sind. Anders verhält es sich bei Geräten, die zwar verschiedene Funktionen kombinieren (z. B. Zielführung und Warnfunktion), bei denen aber mindestens eine Komponente speziell der Warnfunktion dient. Dies kann ggf. auch ein Autoradio sein, wenn es mit einer entsprechenden Zusatzfunktion ausgestattet worden ist.

Im Interesse des Vollzugs wird neben dem tatsächlichen Betreiben auch das betriebsbereite Mitführen untersagt. Anderenfalls müsste für den Nachweis eines Verstoßes in jedem Einzelfall belegt werden, dass das Gerät tatsächlich betrieben worden ist; dies wäre nicht praktikabel. Durch die Beschränkung auf das betriebsbereite Mitführen erfolgt zugleich die Abgrenzung gegenüber dem gewerblichen Transport solcher Geräte, etwa im grenzüberschreitenden Güterverkehr, der nicht verboten werden soll.

Verkehrsüberwachungsmaßnahmen im Sinne der Regelung sind solche, mit denen Verstöße gegen Bestimmungen der Straßenverkehrs-Ordnung, der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder einer anderen straßenverkehrsrechtlichen Vorschrift festgestellt werden sollen. Es ist nicht beabsichtigt, etwa auch Messungen oder Verkehrsbeobachtungsmaßnahmen zu erfassen, die z. B. für wissenschaftliche Zwecke oder zur Vorbereitung einer verkehrsrechtlichen Anordnung durchgeführt werden.

Satz 2 beschränkt nicht den Umfang der Regelung auf die dort genannten Geräte, sondern dient der Verdeutlichung und dem Verständnis des Normbefehls.

**1a. Zu Artikel 1 Nr. 1a (§ 37 Abs. 3 S. 1 StVO)<sup>7</sup>**

**2. Zu Artikel 1 Nr. 2**

**Zu Buchstabe a)**

**Zu Doppelbuchstaben aa) (§ 41 Abs. 2 Nr. 3a StVO)<sup>8</sup>**

**Zu Doppelbuchstabe bb) (§ 41 Abs. 2 Nr. 8 StVO)**

Die Änderung ist Teil mehrerer Neuregelungen zum An-/ künftig Bewohnerparken. Sie trägt der geänderten Verordnungsermächtigung des § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG Rechnung, in der das Wort „Anwohner“ durch die Wörter „Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel“ ersetzt wurde. Auf die Übernahme des vollständigen Wortlautes der neuen Ermächtigung wurde verzichtet. Diese ist für die Kennzeichnung der Sonderberechtigung nicht erforderlich. Zudem hätte sie das Zusatzschild inhaltlich unnötig überfrachtet. Zur Begründung siehe auch Teil I Nr. 1 Buchstabe b.

**Zu Buchstabe b) (§ 41 Abs. 3 Nr. 3 Buchstabe b StVO)<sup>9</sup>**

**3. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 42 Abs. 4 StVO)**

**Zu Buchstaben a) und b)**

Auch diese Änderungen sind Teil der Neuregelung des An-/ künftig Bewohnerparkens. Zur Begründung siehe auch Teil I Nr. 1 Buchstabe b.

**4. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 45 Abs. 1b StVO)**

---

<sup>7</sup> Hierzu wird auf die Begründung des Bundesrates am Ende verwiesen.

<sup>8</sup> Hierzu wird auf die Begründung des Bundesrates am Ende verwiesen.

<sup>9</sup> Hierzu wird auf die Begründung des Bundesrates am Ende verwiesen.

### **Zu Buchstabe a)**

#### **Zu Doppelbuchstabe aa)**

Redaktionelle Anpassung im Hinblick auf Satz 1 Nr. 2a (neu). Der Zusammenhang der Bewohnerparkregelung mit den Schwerbehinderten mit dem Merkmal „aG“ und Blinden wird aufgegeben. Wegen der nunmehr vorgesehenen Möglichkeit, großräumigeres Bewohnerparken anzuordnen wäre es unverständlich, wenn der Verordnungsgeber beides in derselben Bestimmung zusammengefasst ließe. Bei Behinderten mit dem Merkmal „aG“ und Blinden steht außer Frage, dass von vornherein nur örtlich konkrete Verkehrszeichenanordnungen geeignet sind, den berechtigten Anliegen Rechnung zu tragen. Die Einräumung eines Parkvorrechts für die Wohnbevölkerung eines Quartiers hat dem gegenüber ein ganz anderes Gewicht.

#### **Zu Buchstabe bb)**

Die Änderung trägt mit den Wörtern „für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel“ der geänderten Ermächtigung wortgleich Rechnung. Hinsichtlich der berechtigten „Bewohner“ gilt ansonsten das Selbe wie bislang zur Anwohner-Regelung; d.h. Bewohner ist der nur derjenige, der in dem Quartier auch wohnt. Näheres wird in der begleitenden Verwaltungsvorschrift geregelt.

Durch die Verknüpfung der Wörter „städtischer Quartiere“ mit den Wörtern „mit erheblichem Parkraummangel“ soll einer willkürlichen Ausdehnung von Bewohnerparkbereichen entgegengewirkt und der verfassungsrechtlich geschützte Gemeingebrauch an Straßen gesichert werden. Dabei setzt das Merkmal „städtisches Quartier“ nicht zwingend den formalen Stadt-Status der Gemeinde voraus. Die Gesamtheit der erforderlichen Voraussetzungen für die Anordnung einer Bewohnerparkvorbereitung wird aber in aller Regel nur in Gemeinden gegeben sein, die auf Grund ihrer Größenordnung über Stadtrechte verfügen. Die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde zur Einrichtung eines Bewohnerparkbereichs muss auf der Grundlage einer Feststellung zum Parkraummangel für die ansässige Wohnbevölkerung durch fehlende private Stellplätze und - zugleich – Überlastung des öffentlichen Parkraums durch nicht quartiersansässige Pendler oder Besucher erfolgen.

Die getroffene Änderung sieht nunmehr durch die Wörter „durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen“ zwei Alternativen zur Anordnung des Bewohnerparkens vor. Damit werden neben der bislang geregelten Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Anwohner durch Verkehrszeichen (Freistellung der Anwohner durch Zusatzschild von angeordneten eingeschränkten Haltverboten durch Zeichen 286 oder 290 oder Beschränkung des erlaubten Parkens durch Zeichen 314 oder 315 auf Anwohner) auch die infolge der genannten Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in vielen Gebietskörperschaften bereits praktizierten als „Misch-Regelung“ bezeichneten Parkregelungen rechtlich abgesichert. Diese Form der Parkregelung ist als eine den Gemeingebrauch weniger einschränkende Maßnahmen von der gesetzlichen Ermächtigung mit erfasst.

Die weiteren Voraussetzung für die Anordnung des Bewohnerparkens werden wie bislang auch in der die Vorschrift begleitenden Verwaltungsvorschrift geregelt.

Zu Begründung siehe auch Teil I Nr. 1 Buchstabe b.

### **Zu Buchstabe b)**

Folgeänderung zum künftigen Bewohnerparken, mit der der Begriff des „Anwohners“ aufgegeben wurde.

### **5. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 53 StVO)**

Die bislang aufgestellten Zusatzschilder und der bislang ausgegebene besondere Parkausweis zur Bevorrechtigung des Anwohnerparkens müssen wegen der Aufgabe des Begriffs „Anwohner“ entsprechend geändert werden. Die Bemessung der Übergangsfrist auf zwei Jahre erscheint ausreichend, weil der Umgestaltungsaufwand durch ein einfaches Überkleben des Wortteils „An“ mit dem Wortteil „Be“ gering ist. Gleiches gilt für den Parkausweis.

## **Zu Artikel 2**

Die Aufnahme eines Bußgeldregelsatzes dient der Orientierung der Verwaltungsbehörden. Für die Höhe der Sanktion war entscheidend, dass der Bußgeldkatalog nur den Fall der Fahrlässigkeit erfassen kann (§ 1 Abs. 2 BKatV), etwa wenn bei Benutzung eines fremden Fahrzeuges die bewusste und gewollte Verwendung eines verbotenen Gerätes nicht nachgewiesen werden kann. Die Höhe der Sanktion berücksichtigt die besondere Bedeutung, die der ungestörten Verkehrsüberwachung bei der Verhinderung von Verkehrsverstößen zukommt. Der Regelsatz entspricht demjenigen, der bei Halterverstößen gegen die Vorschriftsmäßigkeit von Fahrzeugen (Nr. 51.2 ff BKat) vorgesehen ist. Bei vorsätzlichen Taten, die im vorliegenden Fall wohl in der Überzahl sein werden, kommt ein Regelsatz nicht in Betracht. Hier dürften in der Regel deutlich höhere Sanktionen angezeigt sein, über die jedoch nur im Einzelfall entschieden werden kann.

## **Zu Artikel 3 (Anlage 13 zu § 40 FeV)**

Die Verwendung von Radarwarngeräten und ähnlichen Einrichtungen indiziert, dass der Kraftfahrer gewillt ist, sich über Verkehrsvorschriften hinwegzusetzen. Diesem Gesichtspunkt trägt die Bewertung mit vier Punkten Rechnung. Sie orientiert sich an der Punktzahl bei hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen.

## **Zu Artikel 4**

Artikel 4 enthält die Vorschrift über das Inkrafttreten.

*Begründung des Bundesrates zu den vorgenommenen Änderungen:*

*Zu Artikel 1*

*Seitenstreifen sind weltweit fester Bestandteil von Autobahnquerschnitten. Sie haben eine wichtige Funktion für die sichere Abwicklung des Schnellverkehrs mit Kraftfahrzeugen. Insbesondere sind sie erforderlich für das sichere Abstellen von liegengebliebenen Fahrzeugen außerhalb der Fahrbahn, für Rettungsdienste und Pannenhilfsdienste, für den Betriebs- und Unterhaltungsdienst, für polizeiliche Aufgaben, für das kurzzeitige Vorbeiführen des Verkehrs neben Unfallstellen oder Tagesbaustellen und nicht zuletzt für die Behelfsverkehrsführung bei langanhaltenden Bauarbeiten.*

*Verschiedene Untersuchungen zeigen, dass die Unfallraten auf Autobahnabschnitten ohne Seitenstreifen signifikant höher liegen können als an solchen mit Seitenstreifen. Dass gleichwohl den Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit zur vorübergehenden Nutzung des Seitenstreifens als Fahrstreifen eingeräumt wird, hängt mit den Verkehrsbedürfnissen auf Autobahnen zusammen. Obwohl die Autobahnen nur einen Anteil von ca. 1,7 % am gesamten deutschen Straßennetz haben, werden auf ihnen derzeit rund 37 % der Fahrleistungen des Straßenverkehrs abgewickelt. Immer mehr Autobahnabschnitte werden über deren Leistungsfähigkeit hinaus beansprucht. Die Folge sind immer mehr überlastungsbedingte Verkehrsstaus und zähflüssiger Verkehr.*

*Zwar hat die Bundesrepublik Deutschland als Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Das geschieht auch. Allerdings können diese langfristig zu planenden und mit hohen Kosten verbundenen Maßnahmen nicht überall mit der Verkehrsentwicklung Schritt halten.*

*Die vorübergehende Nutzung des Seitenstreifens als Fahrstreifen ist damit quasi eine Notmaßnahme bis zum bedarfsgerechten Ausbau. Im Hinblick auf die Sicherheitsrelevanz des Seitenstreifens muss dies sorgfältig geprüft werden. Die damit verbundenen Nachteile können nur dann in Kauf genommen werden, wenn die mit der Seitenstreifenfreigabe verbundene Leistungssteigerung des Autobahnquerschnitts zu einer spürbaren Verbesserung*

des Verkehrsflusses führen kann. Nach bisherigem Kenntnisstand führt das in gewisser Weise auch zu einem Sicherheitsgewinn, weil dann z.B. Auffahrunfälle an Stauenden entfallen. Die vorübergehende Seitenstreifenfreigabe macht deshalb für jeden Autobahnabschnitt eine sorgfältige Überprüfung und Abwägung aller Belange notwendig.

Eine solche Anordnung kommt in der Regel nur bei überdurchschnittlich belasteten Autobahnen in Betracht, bei denen häufig wegen dichten Verkehrsaufkommens nachhaltige Störungen im Verkehrsfluss auftreten und diese mit der vorübergehenden Freigabe des Seitenstreifens als Fahrstreifen verhindert oder spürbar vermindert werden können. Die Anordnung setzt selbstverständlich voraus, dass der Seitenstreifen ebenso wie die Fahrstreifen zum ungehinderten Befahren durch mehrspurige Kraftfahrzeuge geeignet ist und dem vor allem straßenbauliche Belange wie die auf Dauer mangelnde Tragfähigkeit des Seitenstreifens, die uneinheitliche Querneigung der Fahrbahnoberfläche nicht entgegenstehen. Notwendige bauliche Maßnahmen an Knotenpunkten wie die Anlage neuer Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen und im Streckenverlauf wie der Bau von ausreichenden Nothaltebuchten sind vorher durchzuführen.

Um den vorübergehenden Charakter der Freigabe des Seitenstreifens zu unterstreichen, wurde darauf verzichtet, die Fahrbahnbegrenzungslinie (Zeichen 295) durch eine andere Markierung zu ersetzen. Denn der Seitenstreifen soll dem Grunde nach erhalten bleiben. Er wird nur zeitweise bei Vorliegen besonderer Umstände ausnahmsweise als Fahrstreifen genutzt. Den Verkehrsteilnehmern wird ausdrücklich gesagt, dass sie mit dem durch Zeichen 223.1 StVO angeordneten Befahren des Seitenstreifens die Fahrbahnbegrenzungslinie wie eine Leitlinie (Zeichen 340 StVO) überfahren dürfen. Auf dem als Fahrstreifen genutzten Seitenstreifen gelten während dieser Zeit die Vorschriften über die Benutzung von Fahrbahnen, namentlich das Rechtsfahrgebot. Auf dieses Gebot können fahrstreifenbezogene Wegweiser, insbesondere vor Autobahnkreuzen und Autobahndreiecken, wenn sie eine Aufteilung von Verkehrsströmen zum Ziel haben, Auswirkungen haben (vgl. § 39 Abs. 3 StVO).

Dieses Instrument zur Aufrechterhaltung von der Flüssigkeit des Verkehrs auf bestimmten Autobahnabschnitten lässt die Straßenbaulast unberührt. Die Träger der Straßenbaulast können sich mit dieser Verkehrsregelung nicht von der Aufgabe befreien, nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesautobahnen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis ge-

nügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern (vgl. § 3 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz).

#### *Zu Artikel 2*

*Mit der Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr – BKatV - (BR-Drs. 571/01) wird die bisher geltende Bußgeldkatalog-Verordnung zum 1. Januar 2002 aufgehoben. Dieser neuen BKatV hat der Bundesrat im Plenum am 19. Oktober 2001 zugestimmt, ihre Verkündung steht unmittelbar bevor. Der neue Tatbestand der rechtswidrigen Benutzung von Radarwarngeräten und ähnlicher Einrichtungen wird nach der bisherigen Fassung von Artikel 2 in die alte, außer Kraft tretende BKatV eingefügt. Er muss jedoch bereits in die neue Bußgeldkatalog-Verordnung aufgenommen werden. Dem dient die Neufassung des Artikel 2.*