

## Begründung

### I. Allgemeines

#### 1. Wesentlicher Inhalt

Die Änderungsverordnung dient der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr.

##### a) Wesentlicher Inhalt

- Präzisierung der Anforderungen des § 22 Abs.1 StVO an das verkehrssichere Verstauen der Ladung, da immer wieder eklatante Mängel bei der Ladungssicherung bis hin zum Fehlen jeglicher Sicherung festgestellt werden.
- die ausdrückliche Hervorhebung der nach den geltenden Vorschriften bereits bestehenden Pflicht, die Ausrüstung eines Kraftfahrzeuges an die Wetterverhältnisse anzupassen (§ 2 Abs. 3a StVO),
- die Aufnahme eines grundsätzlichen Verbots der Mitnahme von Personen auf der Ladefläche oder in Laderäumen von Kraftfahrzeugen (§ 21 Abs. 2 StVO),
- die Verankerung einer Helmtragepflicht für die Führer und Beifahrer von so genannten Trikes und Quads, wenn keine Gurte angelegt sind, dazu als Folgeänderung die Aufhebung zweier Ausnahmereordnungen zu § 21a Abs. 2 StVO,
- die Gewährung des Rechts zum Aufstellen von Leitkegeln zur Absicherung liegen gebliebener Kraftfahrzeuge für die Besatzung von Fahrzeugen, die im Pannenhilfsdienst, bei Bergungsarbeiten und bei der Vorbereitung von Abschleppmaßnahmen eingesetzt werden (§ 45 Abs. 7a),
- Änderungen der Bußgeldkatalog-Verordnung zur Verschärfung der Sanktionen für das rechtswidrige Befahren von Bahnübergängen sowie Folgeänderungen zu den vorgenommenen Änderungen der StVO.

- Verschärfung der Sanktionen für das Unterschreiten des gesetzlich geforderten Mindestabstands, um ein deutlich abschreckendes Signal gegen das vielfach beobachtete „Drängeln“ auf Autobahnen zu setzen.

## b) Gender Mainstreaming

Alle Änderungen und Neuregelungen wurden unter Berücksichtigung des Artikels 3 Abs. 2 des Grundgesetzes, des Grundsatzbeschlusses des Kabinetts vom 23. Juni 1999, des § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien und im Lichte des Bundesgleichstellungsgesetzes getroffen. Die Änderungsverordnung zielt darauf ab, für weibliche und männliche Verkehrsteilnehmer gleichermaßen Geltung zu beanspruchen – sowohl im Regelungstatbestand wie in der Rechtsfolge.

In der Verordnung wurde mit Ausnahme der Änderungen der Bußgeldkatalog-Verordnung (vgl. Artikel 4) eine geschlechtsneutrale Formulierung der Vorschriften gewählt. Die Änderungen und Neuerungen wurden jede für sich geschlechterspezifisch einer Prüfung unterzogen. Die Änderungen und Neuregelungen benachteiligen die Frauen nicht. Sie dienen der Verbesserung der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs und kommen damit beiden Geschlechtern zugute.

## **2. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge**

Bund und Ländern entstehen, abgesehen von vernachlässigbarem Vollzugsaufwand bei den Ländern für die geringfügige Anpassung der Tatbestandskataloge und der darauf basierenden EDV-Verfahren, keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

## **II. Zu den einzelnen Vorschriften**

## **Zu Artikel 1 (Änderung der StVO)**

### **1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 2 Abs. 3a StVO)**

Mit der ausdrücklichen Hervorhebung der bereits nach bisherigem Recht bestehenden Pflicht, die Ausrüstung eines Kraftfahrzeuges an die Wetterverhältnisse anzupassen, wird den Beschlüssen der Ständigen Konferenz der Innenminister und –senatoren der Länder vom 21. November 2003 sowie der Verkehrsabteilungsleiterkonferenz der Länder vom 3./4. März 2004 Rechnung getragen. Damit soll insbesondere dem bei extremen winterlichen Straßenverhältnissen auftretenden Missstand begegnet werden, dass Kraftfahrzeuge mangels geeigneter Bereifung liegen bleiben und damit erhebliche Verkehrsbehinderungen verursachen. Ausdrücklich klargestellt wird damit auch die Pflicht, bei plötzlich eintretenden winterlichen Wetterverhältnissen und unzureichender Winterausrüstung auf die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr zu verzichten.

Die Neufassung der bisherigen Sätze des Absatzes 3a wird den Anforderungen an eine geschlechtsneutrale Sprache gerecht und beinhaltet keine materielle Änderung der Vorschrift.

### **2. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 21 Abs. 2 StVO)**

Der Mitnahme von Personen auf der Ladefläche oder in Laderäumen von Kraftfahrzeugen stehen wegen des Fehlens geeigneter Sitzgelegenheiten und Haltemöglichkeiten und der auf die Personen einwirkenden Kräfte durch Beschleunigung, Bremsverzögerung, Kurvenlaufverhalten der Fahrzeuge, Fahrbahnnunebenheiten und bei Befahren von Gefäll- und Steigungsstrecken erhebliche Verkehrssicherheitsbedenken entgegen. Es ist kein Grund ersichtlich, die Mitnahme auf der Ladefläche oder in Laderäumen von Kraftfahrzeugen anders zu behandeln, als die der generell untersagten Mitnahme von Personen auf der Ladefläche von Anhängern. Dabei ist Ladefläche die

Fläche des Fahrzeugs, die der Beförderung von Gütern und Gegenständen dient. Nicht erfasst werden von dem Verbot daher z.B. die hinteren „Standplätze“ an Müllfahrzeugen.

Nach Angaben des Zentralverbandes des Deutschen Baugewerbes und des Zentralverbandes des Deutschen Handwerks hat die Mitnahme von Personen auf der Ladefläche von Kraftfahrzeugen aber nach wie vor Praxisrelevanz, soweit die mitgenommenen Personen dort notwendige Arbeiten auszuführen haben oder es sich um die Beförderung von Baustellenpersonal innerhalb von Baustellen handelt. Diesem Umstand tragen die getroffenen Ausnahmetatbestände Rechnung.

### **3. Zu Artikel 1 Nr. 3**

#### **Zu Buchstabe a) (§ 21a Abs. 1 StVO)**

Der Begriff des Lieferanten, der nach allgemeinem Sprachgebrauch eine Person ist, die Waren im Sinne eines Handelsgutes überbringt, greift für den Sinn und Zweck der Regelung zu kurz. Bereits nach der Begründung zur bislang geltenden Vorschrift war die Ausnahmeregelung getroffen worden, weil von „Lieferanten und Handelsvertretern im Haus-zu-Haus-Verkehr, die nur kürzeste Entfernungen in langsamer Fahrgeschwindigkeit zurücklegen, das jedesmalige Anlegen des Sicherheitsgurtes im Auslieferungsbezirk billigerweise nicht verlangt werden kann“. Mit Blick auf den Regelungszweck kann es damit zunächst keinen Unterschied machen, ob die mittels Kraftfahrzeug gelieferten Sendungen im Rahmen des wirtschaftlichen Warenverkehrs oder aus anderen Gründen befördert werden. Nicht ausschlaggebend kann zudem sein, ob überhaupt eine Ware oder Sendung angeliefert oder abgeholt wird. Entscheidend ist vielmehr, ob in Ausübung einer bestimmten Tätigkeit nach jeweils sehr kurzen Fahrstrecken, die in der Regel mit nur geringen Geschwindigkeiten gefahren werden, immer wieder aus- und eingestiegen werden muss, so dass das An- und Ablegen des Sicherheitsgurtes infolge dieser kurzen Zeitabstände nicht zugemutet werden kann. So wird unter Anwendung des Opportunitäts-

grundsatzes heute z.B. bereits das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes bei Schornsteinfegern im Haus-zu-Haus-Verkehr nicht verfolgt. Diese Praxis wird nunmehr rechtlich abgesichert.

Nicht unter den Begriff des Haus-zu-Haus-Verkehrs und damit nicht unter den Ausnahmetatbestand fallen auch künftig die Fahrt hin zum Leistungs- oder Auslieferungsbezirk, die Fahrt zwischen solchen Bezirken oder die anschließende Fahrt weg von diesem Bezirk.

### **Zu Buchstabe b) (§ 21a Abs. 2)**

Die Änderung dient lediglich der Erweiterung des Adressatenkreises auf die Führer von und Beifahrer in oder auf so genannten Quads oder Trikes. Eine materielle Änderung der Vorschrift erfolgt dadurch nicht. Durch Aufnahme dieser Kraftfahrzeugtypen in die StVO wird unabhängig von der Fahrzeugart bei einem Unfall das Verletzungsrisiko im Kopfbereich für die Benutzer der bisherigen Gepflogenheit entsprechend gemindert.

Bisher wurden offene, kraftradähnliche dreirädrige Kraftfahrzeuge (z.B. Trikes – tricycles) oder offene vierrädrige Kraftfahrzeuge (z.B. Quads – quadricycles) mit Einzelbetriebserlaubnis oder nationaler Allgemeiner Betriebserlaubnis zugelassen. Die Konstruktion dieser Fahrzeuge ist in der Regel kraftradähnlich mit Lenker, Kraftradsitzbank, Fußstützen usw., was bei Unfällen zu kraftradähnlichen Abläufen führt. Durch ihre nationale Einstufung meist als „Pkw offen“ oder „Zugmaschine“ unterlagen sie formal der Ausrüstungspflicht mit Sicherheitsgurten. Durch die offene, kraftradähnliche Konstruktion war aber weder ein sinnvoller Gurteinbau möglich, noch war ohne Knautschzone/Überrollschutz ein Passagierschutz zu gewährleisten. Deshalb wurden Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO erteilt, die zugleich als Grundlage zur Eintragung einer Helmtragepflicht in die Fahrzeugpapiere (Auflage aus Verkehrssicherheitsgründen) dienten. Da neuerdings eine erhebliche Anzahl dieser Fahrzeuge in den Geltungsbereich der Rahmenrichtlinie 2002/24/EG für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge fallen, können sie nunmehr eine EG-Typgenehmigung erhalten und stellen eine eigene EG-Fahrzeugklasse dar.

Die Möglichkeit, durch eine in die Fahrzeugpapiere eingetragene Auflage die Schutzhelmtragepflicht durchzusetzen, ist nicht mehr gegeben.

Diesem Umstand trägt die Ergänzung der Fahrzeugkategorien Rechnung. Die Festlegung der Mindestgeschwindigkeit ist erforderlich, um z.B. zugelassene Kleintraktoren oder leichte Arbeitsmaschinen (Mähmaschinen etc.) bis 20 km/h nicht zu erfassen.

Diese Änderungen machen die 6. Ausnahmeverordnung entbehrlich; vgl. auch zu Artikel 3.

Die Ersetzung des Begriffs „amtlich genehmigt“ durch „geeignet“ spiegelt ebenfalls die derzeit bereits geltende Rechtslage wieder. § 1 der 2. Ausnahmeverordnung zur StVO vom 19. März 1990 (BGBl I S. 550), geändert durch die erste Verordnung zur Änderung der 2. Ausnahmeverordnung vom 22. Dezember 1992 (BGBl I. S. 2481), lässt die Verwendung von Kraftrad-Schutzhelmen unbefristet zu, auch wenn sie nicht in amtlich genehmigter Bauart ausgeführt sind. Die Begründung des Verordnungsgebers hat nach wie vor Bestand (VkB1. 1990 S. 230), so dass es geboten ist, diese Regelung dauerhaft in die StVO zu übernehmen. Bislang wurde in der die Vorschrift begleitenden Verwaltungsvorschrift erläutert, was „geeignet“ im Sinne der Vorschrift ist, obwohl Adressat der Verwaltungsvorschrift weder der Verkehrsteilnehmer, noch die Verkehrspolizeien der Länder sind. Diese Verwaltungsvorschrift wird ersatzlos gestrichen werden. Es bleibt aber nach wie vor dabei: Geeignet sind amtlich genehmigte Schutzhelme sowie Kraftrad-Schutzhelme mit ausreichender Schutzwirkung. Amtlich genehmigt sind Schutzhelme, die entsprechend der ECE-Regelung Nr. 22 (BGBl. 1984 II S. 746, mit weiteren Änderungen) gebaut, geprüft, genehmigt und mit dem nach ECE-Regelung Nr. 22 vorgeschriebenen Genehmigungszeichen gekennzeichnet sind. Geeignet sind zudem Kraftrad-Schutzhelme mit ausreichender Schutzwirkung. Diese liegt z.B. bei Bauarbeiter-, Feuerwehr-, Radfahr- oder Stahlhelmen der Bundeswehr keineswegs vor.

Die 2. Ausnahmereverordnung wird entsprechend entbehrlich; vgl. auch zu Artikel 2.

#### **4. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 22 Abs. 1 StVO)**

Mit der Änderung werden die Anforderungen des § 22 Abs.1 StVO an das verkehrssichere Verstauen der Ladung weiter präzisiert. Die mangelhafte Ladungssicherung gibt im Rahmen von Kontrollen im Güterkraftverkehr häufig Anlass zu Beanstandungen. Da gerade hier immer wieder eklatante Mängel bis hin zum Fehlen jeglicher Sicherung festgestellt werden, ist es neben einer besseren Schulung der Kraftfahrzeugführer erforderlich, den für den Ladevorgang verantwortlichen Personen in der Verordnung selbst durch die Aufzählung besonders gefahrenträchtiger Verkehrssituationen vor Augen zu führen, gegen welche Gefahren die Ladung zu sichern ist.

Darüber hinaus wird nunmehr auch ausdrücklich in der Verordnung selbst auf die anerkannten Regeln der Ladungssicherungstechnik verwiesen. Das sachgerechte Verstauen und Sichern der Ladung erfordert die Beachtung der in der Praxis anerkannten Regeln des Speditions- und Fuhrbetriebes. Dies sind vor allem DIN- und EN-Normen sowie VDI-Richtlinien, gegenwärtig z.B. die VDI-Richtlinie 2700 „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“.

#### **5. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 39 Abs. 2 StVO)**

##### **Zu Buchstabe a)**

Die Änderung gewährleistet eine einheitliche Begriffsbestimmung.

##### **Zu Buchstabe b)**

Soweit die Verwendung einer Trägertafel durch die die Vorschrift begleitende Verwaltungsvorschrift auf eine Kombination von in der Regel mindestens zwei Verkehrszeichen gleichzeitig beschränkt wird, ist dies im Wesentlichen der zu

beachtenden Tendenz geschuldet, zunehmend einzelne Verkehrszeichen mit einer Trägertafel zu versehen, ohne dass dafür nachvollziehbare Gründe erkennbar wären. Eine Aufbringung eines einzelnen Verkehrszeichens auf einer Trägertafel bleibt auf die Fälle des Vorliegens ungünstiger Bedingungen (z.B. schlechter Kontrast zum Umgebungshintergrund) beschränkt.

Einer gesonderten Erwähnung von Zusatzzeichen in der Vorschrift bedarf es nicht (vgl. § 39 Abs. 2 Satz 2 StVO).

### **Zu Buchstabe c)**

Die Änderung gewährleistet eine einheitliche Begriffsbestimmung.

## **6. Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 41 Abs. 3 Nr. 9 StVO)**

Redaktionelle Berichtigung einer offensichtlichen Unstimmigkeit.

## **7. Zu Artikel 1 Nr. 7**

### **Zu Buchstabe a) (§ 45 Abs. 4 StVO)**

Redaktionelle Berichtigung einer offensichtlichen Unstimmigkeit. Bei der letzten Änderung der StVO durch Artikel 3 des Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes und straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 1. September 2002 (BGBl. I, S. 3442) wurde die mit der Einfügung des § 45 Abs. 1e StVO notwendige Folgeänderung unterlassen.

### **Zu Buchstabe b) (§ 45 Abs. 7a StVO)**

Arbeiten von Pannendienstleistern sind meist mit Gefahren verbunden, weil sie in der Regel ohne verkehrslenkende und –regelnde Maßnahmen der Polizei im Bereich des fließenden Verkehrs durchgeführt werden. Auch wenn sich die

Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer beim Annähern an eine Pannenstelle vorsichtig verhält, kommt es doch immer wieder zu Gefährdungssituationen durch unkonzentrierte, unvorsichtige oder unerfahrene Verkehrsteilnehmer. Dieser Gefahr trägt die Befugnis zur Selbstsicherung, zur Sicherung eines Havaristen sowie zur sicheren Vorbeiführung des Verkehrs an einer Pannenstelle durch das Aufstellen von Leitkegeln (Zeichen 610) Rechnung. In den „Richtlinien über die Mindestanforderungen an Bauart oder Ausrüstung von Pannenhilfsfahrzeugen“ (VkBf. 1997, S. 472) ist heute bereits eine Pflicht zur Ausrüstung der Einsatzfahrzeuge über 3,5 t zGG und alle Kastenwagen mit 5 Leitkegeln festgelegt. Zudem wird das Aufstellen von Leitkegeln durch die Besetzung anerkannter Pannenhilfsfahrzeuge im Sinne von § 52 Abs. 4 Nr. 2 StVZO heute bereits unter Anwendung des Opportunitätsgrundsatzes toleriert (vgl. auch Berufsgenossenschaftliche Information für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit, BGI 800, vom 1. April 2001). Durch die Änderung wird diese Praxis nunmehr rechtlich abgesichert.

Die berufsgenossenschaftliche Informationsschrift erwähnt zudem eine Reihe anderer Spezialfahrzeuge. Hierzu zählen z.B. Lkw für Fahrzeugbeförderung, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Abschleppwagen, Berge- und Kranfahrzeuge, Mobilautokräne. Auch hier muss die Möglichkeit zur ordnungsgemäßen Absicherung der Einsatzstelle gegeben sein.

Der Begriff „Pannenstelle“ ist umfassend zu verstehen und kann im Einzelfall auch eine Unfallstelle erfassen.

## **8. Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 46 Abs. 1 StVO)**

### **Zu Buchstabe a)**

Redaktionelle Berichtigung einer offensichtlichen Unstimmigkeit. Das Betretungsverbot ist nicht in § 18 Abs. 10 StVO, sondern in dessen Absatz 9 geregelt.

### **Zu Buchstabe b)**

Anpassung der Vorschrift an den geänderten § 21 Abs. 2 (siehe Begründung zu Artikel 1 Nr. 4).

### **9. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 49 Abs. 1 StVO)**

Anpassung der Vorschrift an den geänderten § 21a Abs. 2 StVO (siehe Begründung zu Artikel 1 Nr. 5).

### **Zu Artikel 2**

Die Aufhebung der 2. Ausnahmereordnung ist eine Folgeänderung zur Änderung des § 21a Abs. 2 StVO durch Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b).

### **Zu Artikel 3**

Die Aufhebung der 6. Ausnahmereordnung ist eine Folgeänderung zur Änderung des § 21a Abs. 2 StVO durch Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b).

### **Zu Artikel 4 (Änderung der BKatV)**

#### **1. Zu Artikel 4 Nr. 1 (§ 3 Abs. 2 BKatV)**

Der Bußgeldkatalog enthält für Zuwiderhandlungen gegen das Sonntagsfahrverbot eine Regelung für den Fahrer (Nr. 119 BKat) und für den Halter (Nr. 120 BKat). Diese Systematik entspricht dem die BKatV durchziehenden Grundsatz, dass die Halterverantwortung betont werden soll. Nicht geregelt ist

bisher der Fall des Zusammentreffens von Fahrer- und Haltereigenschaft. Die Rechtsprechung wendet hierfür bisher die für den Fahrer vorgesehene und weniger einschneidende Geldbuße an (OLG Celle NZV 2004, 368). Die jetzt vorgenommene Änderung sieht vor, wie bei anderen insoweit in Betracht kommenden Zuwiderhandlungen die Haltereigenschaft als wesentliches Kriterium zu bestimmen. Damit soll die besondere Verantwortung des Halters für die Einhaltung der Vorschriften über das Sonntagsfahrverbot betont werden. Zwar besteht ein insoweit zu berücksichtigender Aspekt darin, dass sich die höhere Sanktion für den Halter daraus erklärt, dass er niemanden bestimmen soll, der am Sonntag fährt. Darüber hinaus besteht aber ein Unterschied, ob jemand das Fahrzeug, ggf. im Auftrag eines anderen, führt oder ob er außerdem die gesamte Verantwortung für das Fahrzeug als Halter trägt; das muss sich ebenfalls in der Höhe der Sanktion niederschlagen.

## **2. Zu Artikel 4 Nr. 2 (§ 4 Abs. 1 Satz 1 BKatV)**

Mit der Vorschrift werden die neuen Regelfahrverbote für die Missachtung der durch Schranken, Blinklichter oder Bahnbedienstete gegebenen Wartegebote an Bahnübergängen und für Abstandsverstöße eingeführt. Zur Begründung vgl. Begründungen zur Änderung der Nrn. 89 ff. BKat und zur Änderung des Anhangs zu Nr. 12 BKat.

## **3. Zu Artikel 4 Nr. 3 (BKat)**

### **Zu Buchstabe a) (Nr. 5a f. BKat)**

Mit der Änderung wird im präventiven Interesse und im Interesse bundeseinheitlicher Verfahrensweise ein Bußgeldregelsatz für Verstöße gegen die Pflicht aufgestellt, die Fahrzeugausrüstung an die konkreten Wetterverhältnisse anzupassen. Hauptsächlich wird es darum gehen, dass geeignete Reifen verwendet werden. Die Regelsanktion orientiert sich an der bisherigen Praxis bei der Missachtung der Pflicht zur Verwendung von Schneeketten, die in den Ländern als geringfügige Ordnungswidrigkeit

behandelt wird. Die Einstellung eines Bußgeldregelsatzes für den Fall der konkreten Behinderung, der auch die Eintragung in das Verkehrszentralregister nach sich zieht, trägt dem Umstand Rechnung, dass das Fahren mit nicht entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen immer wieder zu erheblichen Verkehrsbehinderungen mit Gefahren für die Verkehrssicherheit und gravierenden volkswirtschaftlichen Schäden führt. Der konkrete Folgeneintritt stellt deshalb mehr als eine nur geringfügige Ordnungswidrigkeit dar.

### **Zu Buchstabe b) (Nr. 6 BKat)**

Die StVO-Spalte wird an die Änderung des § 2 Abs. 3a StVO in förmlicher Hinsicht angepasst.

### **Zu Buchstabe c) (Nrn. 89, 89.a, 89a.1, 89a.2 BKat)**

Bund und Länder bemühen sich seit geraumer Zeit um eine weitere Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen durch technische Maßnahmen, bessere Beschilderung sowie durch Öffentlichkeitskampagnen. Ein Problem, das sich selbst durch moderne Technik nicht lösen lässt und das offenbar auch durch Öffentlichkeitsarbeit nicht ausreichend eingedämmt werden kann, ist das in der Praxis immer wieder beobachtete Umfahren von Schranken oder Missachten der Blinklichter, die das Überqueren des Bahnüberganges untersagen. Solche Handlungen gefährden nicht nur denjenigen, der verbotswidrig handelt, sondern können zudem zu einer erheblichen Gefährdung des Bahnverkehrs führen. Die für die Missachtung der unterschiedlichen Wartepflichten des § 19 Abs. 2 Satz 2 StVO derzeit vorgesehene Regelgeldbuße von 50 € wird dieser Bedeutung der Ordnungswidrigkeit nicht gerecht. Zumindest in denjenigen Fällen, in denen die Wartepflicht dem Verkehrsteilnehmer äußerlich signalisiert wird (§ 19 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 bis 4 StVO), handelt er, wie bei Rotlichtverstößen bei bereits lang andauernder Rotphase, auch dann grob verkehrswidrig, wenn er das Signal fahrlässig – z. B. wegen mangelnder Aufmerksamkeit – übersehen hat.

Dieser besonderen Bedeutung der Ordnungswidrigkeit soll durch die auf diese Fälle beschränkte Verschärfung der Regelgeldbuße und bei Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern durch die Androhung eines Regelfahrverbotes Rechnung getragen werden. Für die Geldbuße bei nicht motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern gilt § 3 Abs. 6 BKatV.

Darüber hinaus muss berücksichtigt werden, dass zumindest beim Umfahren oder Umgehen von Schranken oder Halbschranken eine nur fahrlässige Begehungsweise regelmäßig nicht in Betracht kommen kann, so dass die Sanktionen für diesen besonders schwerwiegenden Verstoß nochmals zu verschärfen sind. Im Hinblick auf § 1 Abs. 2 BKatV kommt eine Festlegung im Bußgeldkatalog insoweit allerdings nicht in Betracht. Im Interesse einer gleichmäßigen Verfahrensweise ist deshalb – wie bei anderen Vorsatztaten - die Berücksichtigung im Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog vorgesehen (für Kfz-Führerinnen und -Führer eine Regelgeldbuße von 450 € sowie 3 Monate Fahrverbot, für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer eine Regelgeldbuße von 225 €).

#### **Zu Buchstabe d) (Nr. 101 BKat)**

Anpassung an die Neufassung des § 21a Abs. 2 StVO.

#### **Zu Buchstabe e) (Nr. 149 BKat)**

Ein mit Verkehrszeichen angeordneter Sicherheitsabstand kennzeichnet den örtlich erforderlichen Abstand, so dass die dafür vorgesehene Sanktion an den Grundtatbestand für Abstandsunterschreitungen (Nr. 12.1 BKat) anzugleichen ist.

#### **Zu Buchstabe f) (Anhang zu Nr. 12 der Anlage)**

Im Zusammenhang mit den Untersuchungen und Beratungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit hat sich gezeigt, dass bei der Einhaltung

der Abstandsvorschriften erhebliche Defizite bestehen. Dem soll durch die vorgesehene Verschärfung der Sanktionen mit dem Ziel effektiverer Spezial- und Allgemeinprävention entgegengewirkt werden.

Die Verschärfung der Bußgeldregelsätze setzt bei Abstandsverkürzungen unterhalb des 0,8-Sekunden-Abstandes und damit bei den konkret gefährdenden Abstandsverstößen an, sofern die Geschwindigkeit mehr als 80 km/h beträgt. Aufgrund der Erkenntnisse über den Ablauf des Bremsvorgangs ist gesichert, dass es bei Abständen unter 0,8 sec im Fall des Eintritts einer Gefahrensituation unweigerlich zum Unfall kommt. Damit tragen die Verschärfungen dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz in besonderem Maße Rechnung. Die Neuregelungen beschränken sich auf die tatsächlich unfallträchtigen Zuwiderhandlungen. Bei den Regelfahrverboten wird die Eingangsschwelle im Vergleich zur bestehenden Regelung um eine Stufe abgesenkt. Sie liegt dann bei Abständen, die weniger als 3/10 des halben Tachowertes betragen, sofern die Geschwindigkeit bei mehr als 100 km/h liegt.

Zugleich ist vorgesehen, bei der Dauer des Fahrverbotes in Abhängigkeit vom Ausmaß der Abstandsverkürzung zu differenzieren. Diese Verschärfungen tragen dem Umstand Rechnung, dass die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls, die potentielle Folgeschwere bei Unfalleintritt sowie die Offensichtlichkeit der Zuwiderhandlung für die Kraftfahlerin und den Kraftfahrer bei Abstandsverkürzungen, die unter noch weiterer Verkürzung des 0,8-Sekunden-Abstandes und bei einer noch höheren Geschwindigkeit begangen werden, nochmals zunehmen. Die Eingangsschwelle für das Fahrverbot liegt jetzt bei einem Abstand von etwa 0,7 sec. In solchen Fällen sind in der Regel die Indizien gegeben, die die Zuwiderhandlung als besonders verantwortungslos und grob im Sinne des § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG kennzeichnen.

Auf Verschärfungen der Sanktionen für Abstandsverstöße bei Geschwindigkeiten unter 80 km/h wurde verzichtet, weil es sich dabei häufig um Situationen handelt, in denen der volle Abstand nicht verlangt werden

kann. Außerdem zeugen vor allem im Innerortsverkehr selbst leichte Auffahrunfälle nicht von besonderer Verantwortungslosigkeit der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer.

### **Zu Artikel 5 (Änderung der FeV)**

Anpassung der Punktbewertung nach Anlage 13 der FeV an die Neubewertung der Verstöße gegen die Wartepflicht an Bahnübergängen in der BKatV (Änderung der Nummern 89 ff.).

### **Zu Artikel 6**

Artikel 6 enthält die Vorschrift über das Inkrafttreten.