

06.11.03

Vk - In - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher und personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere der Bussicherheit und der Sicherheit des LKW-Verkehrs. Bessere Durchsetzung des grundsätzlichen Telefonierverbotes während der Fahrt. Anpassungen an geändertes Recht.

B. Lösung

- Ausdehnung der Bußgeldbewehrung für das Nichtanlegen von Sicherheitsgurten auf alle Busse.
- Einstellung einer bußgeldbewehrten Verpflichtung der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers, auf die normierte Verhaltenspflicht zum Anlegen von Sicherheitsgurten hinzuweisen.
- Verschärfung der Sanktionen für Geschwindigkeitsverstöße mit Bussen und LKW sowie für verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Mängel an Bussen und LKW, für unzulässig lang andauernde Überholvorgänge mit LKW, für die unzureichende Ladungssicherung und das Versäumen der Fahrzeuguntersuchungen und für die wiederholte Missachtung des „Einfahr“-Verbotes für Gefahrgut-LKW.
- Schaffung der Voraussetzungen für eine schärfere Ahndung des rechtswidrigen Telefonierens während der Fahrt.
- Verschärfung der Geldbuße für die Behinderung von Rettungsfahrzeugen durch rechtswidriges Parken.

C. Alternativen (Keine)

D. Kosten

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand: Ausgaben aus den Haushalten des Bundes, der Länder und der Gemeinden sind aus Anlass dieser Verordnung nicht zu erwarten.
2. Vollzugsaufwand: Es entsteht vernachlässigbarer Vollzugsaufwand zur Umstellung des Bundeseinheitlichen Tatbestandskataloges und der darauf basierenden EDV-Verfahren in den Ländern.

E. Sonstige Kosten und Auswirkungen

Kosten für die Wirtschaft, für soziale Sicherungssysteme sowie Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht. Gleichstellungspolitische Auswirkungen hat die Verordnung nicht.

06.11.03

Vk - In - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher und personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 5. November 2003

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dieter Althaus

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen zu erlassende

Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher und
personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Frank-Walter Steinmeier

**Verordnung
zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher
und
personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften**

Vom

Auf Grund

- des § 6 Abs. 1 Nr. 3 erster Halbsatz und des § 26a des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919) und
- des § 57 Abs. 1 Nr. 2 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), die Eingangswörter in § 57 Abs. 1 geändert durch Artikel 248 Nr. 5 Buchstabe a der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785),

verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

§ 49 Abs. 1 Nr. 20a der Straßenverkehrs-Ordnung, die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 1. September 2002 (BGBl. I S. 3442) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„20a. das Anlegen von Sicherheitsgurten nach § 21a Abs. 1 Satz 1 oder das Tragen von Schutzhelmen nach § 21a Abs. 2,“.

Artikel 2

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Bußgeldkatalog-Verordnung vom 13. November 2001 (BGBl. I S. 3033), die durch Artikel 2 der Verordnung vom 14. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3783) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird nach dem Wort „Nummern“ die Angabe „152.1,“ eingefügt.

b) In Absatz 2 wird die Angabe „214 oder 214.1 bis 214.3“ durch die Angabe „214.1, 214.2 oder 223“ ersetzt.

c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 Nr. 1 werden die Angabe „8“ durch die Angabe „8.1, 8.2“ und die Angabe „214, 214.1 bis 214.3“ durch die Angabe „214.1, 214.2, 223“ ersetzt.

bb) In Satz 2 Nr. 1 wird die Angabe „189.1, 189.2, 189.2.1 bis 189.2.3, 189.3“ durch die Angabe „189.1.1, 189.1.2, 189.2.1, 189.2.2, 189.3.1, 189.3.2“ ersetzt.

cc) Satz 2 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

“2. der Nummern 199.1, 199.2, jeweils in Verbindung mit der Tabelle 3 des Anhangs, oder 224“.

2. In § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 wird die Angabe „oder 132.2.1“ durch die Angabe „132.2.1 oder 152.1“ ersetzt.

3. Die Anlage zu § 1 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 8 wird durch folgende Nummern ersetzt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVO	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„8	Mit nicht angepasster Geschwindigkeit gefahren		
8.1	trotz angekündigter Gefahrenstelle, bei Unübersichtlichkeit, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen, Bahnübergängen oder bei schlechten Sicht- oder Wetterverhältnissen (z. B. Nebel, Glatteis)	§ 3 Abs. 1 Satz 1, 2, 4, 5 § 19 Abs. 1 Satz 2 § 49 Abs. 1 Nr. 3, 19 Buchstabe a	50 €
8.2	in anderen als in Nr. 8.1 genannten Fällen mit Sachbeschädigung	§ 3 Abs. 1 Satz 1, 2, 4, 5 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, 3	35 €.

b) In Nummer 18 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „30 €“ durch die Angabe „40 €“ ersetzt.

c) Nummer 18.1 wird gestrichen.

d) Nach Nummer 51.2.1 wird folgende Nummer eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVO	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„51a	An einer engen oder unübersichtlichen Straßenstelle oder im Bereich einer scharfen Kurve geparkt (§ 12 Abs. 2 StVO)	§ 12 Abs. 1 Nr. 1, 2 § 49 Abs. 1 Nr. 12	15 €
51a.1	- mit Behinderung	§ 12 Abs. 1 Nr. 1, 2 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, 12	25 €
51a.2	länger als 1 Stunde	§ 12 Abs. 1 Nr. 1, 2 § 49 Abs. 1 Nr. 12	25 €
51a.2.1	- mit Behinderung	§ 12 Abs. 1 Nr. 1, 2 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, 12	35 €
51a.3	wenn ein Rettungsfahrzeug im Einsatz behindert worden ist	§ 12 Abs. 1 Nr. 1, 2 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, 12	40 €.

- e) In Nummer 52 wird in der Tatbestandsspalte die Angabe „§ 12 Abs. 1 Nr. 1 bis 7, Nr. 9“ und in der StVO-Spalte die Angabe „§ 12 Abs. 1 Nr. 1 bis 7, 9“ jeweils durch die Angabe „§ 12 Abs. 1 Nr. 3 bis 7, 9“ ersetzt.
- f) In den Nummern 52.1, 52.2 und 52.2.1 wird in der StVO-Spalte die Angabe „§ 12 Abs. 1 Nr. 1 bis 7, 9“ jeweils durch die Angabe „§ 12 Abs. 1 Nr. 3 bis 7, 9“ ersetzt.
- g) Nach Nummer 53 wird folgende Nummer eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVO	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„53.1	und dadurch ein Rettungsfahrzeug im Einsatz behindert	§ 12 Abs. 1 Nr. 8 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, 12	50 €“.

- h) Die Nummern 102 bis 102.2 werden durch folgende Nummern ersetzt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVO	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„102	Ladung oder Ladeeinrichtung nicht verkehrssicher verstaut oder gegen Herabfallen nicht besonders gesichert		
102.1	bei Lastkraftwagen oder Kraftomnibussen	§ 22 Abs. 1 § 49 Abs. 1 Nr. 21	50 €
102.1.1	- mit Gefährdung	§ 22 Abs. 1 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, 21	75 €
102.2	bei anderen als in Nummer 102.1 genannten Kraftfahrzeugen	§ 22 Abs. 1 § 49 Abs. 1 Nr. 21	35 €
102.2.1	- mit Gefährdung	§ 22 Abs. 1 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, 21	50 €“.

- i) Nummer 103 wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVO	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„103	Ladung oder Ladeeinrichtung gegen vermeidbaren Lärm nicht besonders gesichert	§ 22 Abs. 1 § 49 Abs. 1 Nr. 21	10 €.

- j) Die Nummern 109, 109.1 und 109.2 werden gestrichen.
- k) In der Überschrift vor Nummer 136 und in Nummer 138 wird jeweils das Wort „Vorschriftszeichen“ durch das Wort „Vorschriftzeichen“ ersetzt.
- l) In Nummer 139 wird die Tatbestandsspalte wie folgt gefasst:

„Die durch Zeichen 215 (Kreisverkehr) oder Zeichen 220 (Einbahnstraße) vorgeschriebene Fahrtrichtung nicht befolgt“.
- m) Nach Nummer 152 wird folgende Nummer eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVO	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„152.1	bei Eintragung von bereits einer Entscheidung wegen Verstoßes gegen Zeichen 261 oder 269		250 € Fahrverbot 1 Monat “.

- n) In Nummer 169 wird in der FeV-Spalte vor der Angabe „§ 23 Abs. 2 Satz 1“ die Angabe „§ 10 Abs. 2 Satz 4“ eingefügt.
- o) In Nummer 182 werden in der Tatbestandsspalte die Wörter „oder Verbleibserklärung“ gestrichen und in der StVZO-Spalte die Angabe „§ 27a“ durch die Angabe „§ 27a Abs. 1“ ersetzt.
- p) Die Nummern 186 bis 186.3 werden durch folgende Nummern ersetzt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVZO	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„186	Als Halter Fahrzeug zur Hauptuntersuchung oder zur Sicherheitsprüfung nicht vorgeführt	§ 29 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Nr. 2.1, 2.2, 2.7, 2.8 Satz 2, 3, Nr. 3.1.1, 3.1.2, 3.2.2 der Anlage VIII § 69a Abs. 2 Nr. 14	
186.1	bei Fahrzeugen, die nach Nr. 2.1 der Anlage VIII zu § 29 StVZO in bestimmten Zeitabständen einer Sicherheitsprüfung zu unterziehen sind, wenn der Vorführtermin überschritten worden ist um		
186.1.1	bis zu 2 Monate		15 €
186.1.2	mehr als 2 bis zu 4 Monate		25 €
186.1.3	mehr als 4 bis zu 8 Monate		40 €
186.1.4	mehr als 8 Monate		75 €
186.2	bei anderen als in Nr. 186.1 genannten Fahrzeugen, wenn der Vorführtermin überschritten worden ist um		
186.2.1	mehr als 2 bis zu 4 Monate		15 €
186.2.2	mehr als 4 bis zu 8 Monate		25 €
186.2.3	mehr als 8 Monate		40 €“.

q) Die Nummern 189 bis 189.3 werden durch folgende Nummern ersetzt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVZO	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„189	Als Halter die Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeugs oder Zuges angeordnet oder zugelassen, obwohl	§ 31 Abs. 2 § 69a Abs. 5 Nr. 3	

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVZO	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
189.1	der Führer zur selbstständigen Leitung nicht geeignet war		
189.1.1	bei Lastkraftwagen oder Kraftomnibussen		100 €
189.1.2	bei anderen als in Nummer 189.1.1 genannten Kraftfahrzeugen		50 €
189.2	das Fahrzeug oder der Zug nicht vorschrittmäßig war und dadurch die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt war, insbesondere unter Verstoß gegen eine Vorschrift über Lenkeinrichtungen, Bremsen, Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen	§ 31 Abs. 2, jeweils i.V.m. § 38 § 41 Abs. 1 bis 12, 15 bis 17 § 43 Abs. 1 Satz 1 bis 3, Abs. 4 Satz 1, 3 § 69a Abs. 5 Nr. 3	
189.2.1	bei Lastkraftwagen oder Kraftomnibussen		150 €
189.2.2	bei anderen als in Nummer 189.2.1 genannten Kraftfahrzeugen		75 €
189.3	die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs oder des Zugs durch die Ladung oder die Besetzung wesentlich litt	§ 31 Abs. 2 § 69a Abs. 5 Nr. 3	
189.3.1	bei Lastkraftwagen oder Kraftomnibussen		150 €
189.3.2	bei anderen als in Nummer 189.3.1 genannten Kraftfahrzeugen		75 €.

r) In Nummer 194 wird in der StVZO-Spalte die Angabe „§ 32b Abs. 1, 2“ durch die Angabe „§ 32b Abs. 1, 2, 4“ ersetzt.

s) In Nummer 201 wird die Tatbestandsspalte wie folgt gefasst:

„Kraftomnibus in Betrieb genommen und dabei mehr Personen oder Gepäck befördert als im Fahrzeugschein Plätze eingetragen waren und die im Fahr-

zeug angeschriebenen Zahlen der Sitzplätze, Stehplätze und Stellplätze für Rollstühle sowie die Angaben für die Höchstmasse des Gepäcks ausgewiesen haben“.

t) Die Nummern 214 bis 214.3 werden durch folgende Nummern ersetzt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVZO	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„214	Kraftfahrzeug in Betrieb genommen, das sich in einem Zustand befand, der die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigte,		
	insbesondere unter Verstoß gegen eine Vorschrift über Lenkeinrichtungen, Bremsen, Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen	§ 38 § 41 Abs. 1 bis 12, 15 Satz 1, 3, 4, Abs. 16, 17 § 43 Abs. 1 Satz 1 bis 3, Abs. 4 Satz 1, 3 § 69a Abs. 3 Nr. 3, 9, 13	
214.1	bei Lastkraftwagen oder Kraftomnibussen		100 €
214.2	bei anderen als in Nr. 214.1 genannten Kraftfahrzeugen		50 €.

u) In Nummer 218 wird in der StVZO-Spalte die Angabe „§ 47a Abs. 7 Satz 4“ durch die Angabe „§ 47a Abs. 7 Satz 2 Halbsatz 1, Satz 3“ ersetzt.

v) Nummer 221 wird durch folgende Nummern ersetzt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVZO	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„221	Kraftfahrzeug oder Anhänger in Betrieb genommen		
221.1	unter Verstoß gegen eine allgemeine Vorschrift über lichttechnische Einrichtungen	§ 49a Abs. 1 bis 4, 5 Satz 1, Abs. 6, 8, 9 Satz 2, Abs. 9a, 10 Satz 1 § 69a Abs. 3 Nr. 18	5 €

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVZO	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
221.2	unter Verstoß gegen das Verbot zum Anbringen anderer als vorgeschriebener oder für zulässig erklärter lichttechnischer Einrichtungen	§ 49a Abs. 1 Satz 1 § 69a Abs. 3 Nr. 18	20 €.

w) In Nummer 223 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „50 €“ durch die Angabe „100 €“ ersetzt.

x) In Nummer 224 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten“ die Angabe „75 €“ durch die Angabe „150 €“ ersetzt.

y) Der Anhang (zu Nr. 11 der Anlage) wird wie folgt geändert:

aa) In Tabelle 1 Buchstabe a werden die Nummern 11.1.6 und 11.1.7 wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Überschreitung in km/h	Regelsatz in Euro bei Begehung		Fahrverbot in Monaten bei Begehung	
		innerhalb geschlossener Ortschaften	außerhalb geschlossener Ortschaften	innerhalb geschlossener Ortschaften	außerhalb geschlossener Ortschaften
„11.1.6	26 - 30	90	60	1 Monat	-
11.1.7	31 - 40	125	100	1 Monat	1 Monat“.

bb) In Tabelle 1 Buchstabe b werden die Nummern 11.2.1 bis 11.2.10 wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Überschreitung in km/h	Regelsatz in Euro bei Begehung	
		innerhalb geschlossener Ortschaften	außerhalb geschlossener Ortschaften
„11.2.1	bis 10	35	30
11.2.2	11 - 15	40	35

Die nachfolgenden Regelsätze und Fahrverbote gelten auch für die Überschreitung der festgesetzten Höchstgeschwindigkeit bei Sichtweite unter 50 m durch Nebel, Schneefall oder Regen nach Nummer 9.2 der Anlage.

Lfd. Nr.	Überschreitung in km/h	Regelsatz in Euro bei Begehung		Fahrverbot in Monaten bei Begehung	
		innerhalb geschlossener Ortschaften	außerhalb	innerhalb geschlossener Ortschaften	außerhalb
11.2.3	bis 15 für mehr als 5 Minuten Dauer oder in mehr als zwei Fällen nach Fahrtantritt	100	75	-	-
11.2.4	16 - 20	100	75	-	-
11.2.5	21 - 25	125	100	1 Monat	-
11.2.6	26 - 30	175	150	1 Monat	1 Monat
11.2.7	31 - 40	225	200	2 Monate	1 Monat
11.2.8	41 - 50	300	250	3 Monate	2 Monate
11.2.9	51 - 60	375	350	3 Monate	3 Monate
11.2.10	über 60	475	425	3 Monate	3 Monate“.

Artikel 3

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

In Nummer 6.13 der Anlage 13 (zu § 40) der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214), die zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 11. September 2002 (BGBl. I S. 3574) geändert worden ist, werden die Wörter „Haupt- oder Zwischenuntersuchung oder Bremsensonderuntersuchung nicht angemeldet oder“ durch die Wörter „Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung nicht“ ersetzt.

Artikel 4

Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), die zuletzt durch Artikel 413 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 8 Abs. 2a wird folgender Satz angefügt:

„Vor Fahrtantritt hat der Fahrzeugführer die Fahrgäste auf die Pflicht zum Anlegen von Sicherheitsgurten hinzuweisen, soweit eine solche Pflicht besteht.“

2. § 45 Abs. 2 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

„1. im Verkehr mit Kraftomnibussen als Fahrzeugführer entgegen § 8 Abs. 2a Satz 1 nicht dafür sorgt, dass den Fahrgästen durch Informationseinrichtungen (§ 21 Abs. 2) angezeigt wird, wann Sicherheitsgurte anzulegen sind, oder entgegen § 8 Abs. 2a Satz 2 nicht vor Fahrtantritt auf eine bestehende Pflicht hinweist, Sicherheitsgurte anzulegen.“

Artikel 5

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am [Einsetzen: erster Tag des dritten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr,

Bau- und Wohnungswesen

Begründung:

I. Allgemeines

1. Wesentlicher Inhalt

Die Verordnung ist Ausfluss des Verkehrssicherheitsprogramms des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom Februar 2001. Eines der Ziele des Programms ist es, die Sicherheit des LKW-Verkehrs zu verbessern und zur Verbesserung des Busverkehrs einzelne Fragen zunächst näher zu untersuchen. Dabei werden die vom 40. Deutschen Verkehrsgerichtstag auf Grund der Erkenntnisse zum Unfallgeschehen unterbreiteten Vorschläge zur Erhöhung von Sanktionen für unzulässig lang andauernde Überholvorgänge mit LKW, für die unzureichende Ladungssicherung und das Versäumen der vorgeschriebenen Fahrzeuguntersuchungen aufgegriffen. Die zum Teil schweren Unfälle mit Reisebussen im Frühjahr und Sommer 2003 haben gezeigt, dass neben den im Verkehrssicherheitsprogramm vorgesehenen Untersuchungen zur Verbesserung der technischen Vorschriften Maßnahmen zur effizienteren Durchsetzung bereits bestehender Regelungen dringend erforderlich sind. Dem dienen die Ausdehnung der Bußgeldbewehrung für die Missachtung der Gurtanlegepflicht auf alle Busse und die bußgeldbewehrte Verpflichtung des Fahrzeugführers oder der Fahrzeugführerin, die Fahrgäste auf ihre Pflicht zum Anlegen von Sicherheitsgurten hinzuweisen, sowie die Verschärfung der Sanktionen für Zuwiderhandlungen gegen die Geschwindigkeitsvorschriften, die Vorschriften über den Geschwindigkeitsbegrenzer sowie der Vorschriften über den technischen Zustand. Außerdem ist eine schärfere Ahndung des rechtswidrigen Telefonierens ohne Freisprecheinrichtung während der Fahrt vorgesehen. Weitere Änderungen betreffen die Verschärfung der Sanktionen für die wiederholte Missachtung eines „Einfahr“-Verbotes für Gefahrgut-LKW insbesondere in Tunneln, die Erhöhung der Geldbuße für die Behinderung von Rettungsfahrzeugen durch rechtswidriges Parken und die Aufstellung eines Verwarnungsgeldregelsatzes für das Einfahren in einen Kreisverkehr in unzulässiger Richtung. Im Übrigen erfolgen Anpassungen an geändertes Recht.

2. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge und weitere Auswirkungen

Kosten für Bund, Länder und Gemeinden entstehen nicht. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht. Es entstehen keine Kosten für die Wirtschaft. Vernachlässigbarer Vollzugsaufwand entsteht für die Anpassung des Bundeseinheitlichen Tatbestandskataloges durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) im Einvernehmen mit den Ländern, der für die Bußgeldverfahren in den Ländern bestehenden EDV-Programme sowie der Speicherungsbedingungen beim KBA. Das Ergebnis der Prüfung des Verordnungsentwurfes im Hinblick auf die gleichstellungspolitischen Auswirkungen besteht darin, dass die Verordnung keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen haben wird, weil nur Regelungen getroffen werden, die sich als allgemein geltende oder die Berufsausübung im Straßenverkehr betreffende Verhaltensregeln (StVO, BOKraft) oder Ahndungsregeln (BKatV) geschlechterneutral auf sämtliche Personen auswirken, die die jeweiligen Tatbestandsvoraussetzungen erfüllen, also in einem Bus Platz genommen haben, in dem die Gurtanlegepflicht besteht, als Busfahrer oder Busfahrerin in einem solchen Bus tätig sind oder als Betroffene die jeweiligen Ordnungswidrigkeiten begangen haben.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (§ 49 StVO)

Mit der Änderung wird die Bußgeldbewehrung für das Nichtanlegen von Gurten, die bisher nicht für Kraftomnibusse mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t bestand, auf alle Busse ausgedehnt. Die Ausnahme war mit der 29. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25. Juni 1998 eingeführt worden, weil damals mit der tatsächlichen Ausrüstung zunächst nur sehr weniger Busse mit Gurten zu rechnen war. Inzwischen hat sich die Anzahl der mit Gurten ausgerüsteten Reisebusse erheblich erhöht. Zudem hat sich in der Praxis gezeigt, dass auch in diesen Bussen die Gurte häufig nicht angelegt werden, obwohl dadurch die Folgen bei Busunfällen reduziert werden könnten. Mit der Ausdehnung der Bußgeldbewehrung sollen deshalb die Bedeutung der Gurtanlegevorschrift unterstrichen und die Fahrgäste mit größerem Nachdruck dazu angehalten werden, ihrer Verpflichtung nachzukommen.

Zu Artikel 2 Nrn. 1, 2 (§ 3, 4 BKatV)

Anpassungen an die Änderungen der Anlage zu § 1 Abs. 1 BKatV.

Zu Art. 2 Nr. 3 (BKat)

Zu Buchstabe a (Nrn. 8, 8.1, 8.2 BKat)

Die bisherige Nr. 8 BKat enthält einen Bußgeldregelsatz für das Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit an bestimmten Gefahrenstellen. Eine Regelung für den Fall der unangepassten Geschwindigkeit an anderen Stellen ist bislang nicht enthalten. Ein Regelungsbedarf wird von der Praxis insoweit für den Fall für erforderlich gehalten, dass die unangepasste Geschwindigkeit dort zu Unfällen führt. Zwar gilt hierfür bereits die Zumessungsregel der Nr. 1.4 BKat, die Auffangtatbestand ist. Dieser Tatbestand gilt aber generell, also bei der Verursachung eines Sachschadens unabhängig von dem ihn verursachenden konkreten Verhalten. Wegen der erheblichen Fallzahlen, die speziell die Unfallursache unangepasste Geschwindigkeit betreffen, ist – auch wegen der wünschenswerten Signalwirkung – eine spezielle Regelung erforderlich, auf die die Bußgeldbehörden sich bei der Ahndung beziehen können. Das dient außerdem der Vermeidung fehlerhafter Entscheidungen. Die bisherige Nr. 8 BKat wird deshalb aufgegliedert in Nr. 8.1, die unter Beibehaltung der bisherigen Sanktionshöhe den Fall der unangepassten Geschwindigkeit an Gefahrenstellen regelt und unabhängig von der Unfallfolge gilt, und die Nr. 8.2 BKat, die die unangepasste Geschwindigkeit an anderen Stellen mit Unfallfolge regelt, wobei die Sanktionshöhe hierfür aus Nr. 1.4 BKat übernommen wird. Änderungen bei der Sanktionshöhe im Vergleich zur bisherigen Regelung gehen mit den Neuregelungen nicht einher.

Zu Buchstabe b (Nr. 18 BKat)

Statt des bisherigen Verwarnungsgeldes wird für das Überholen mit zu geringer Differenzgeschwindigkeit nunmehr Geldbuße vorgesehen. Nach den Feststellungen des 40. Deutschen Verkehrsgerichtstages wird mit LKW in erheblichem Umfang überholt, obwohl die Differenzgeschwindigkeit zu gering ist. Zugleich stellt das Überholen eine wesentliche Ursache bei LKW-Unfällen dar. Beidem soll im Interesse der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses durch die Erhöhung entgegengewirkt werden. Für die Bestimmung der Sanktionshöhe dient das Überholen trotz Überholverbotes als

Vorbild (Nr. 20 BKat), weil auch die Regelung des § 5 Abs. 2 Satz 2 StVO, wonach nur überholt werden darf, wenn der oder die Überholende mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der oder die zu Überholende fährt, bei Fehlen dieser Voraussetzung die Wirkung eines Überholverbotes entfaltet. Zwar erklärt sich der Bußgeldregelsatz in Nr. 20 BKat in erster Linie daraus, dass Überholverbote durch Verkehrszeichen an besonderen örtlichen Gefahrenstellen angeordnet werden; das Überholen mit zu geringer Differenzgeschwindigkeit verursacht aber ähnliche Gefahren zumindest beim Fahren auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr für diesen und auf den Autobahnen für den Nachfolgeverkehr. Die Erhöhung ist aus Gründen der Gleichbehandlung und, weil das Gefährdungspotenzial identisch ist, auf alle Fälle des Überholens mit zu geringer Differenzgeschwindigkeit zu erstrecken, auch wenn die dargelegten praktischen Probleme im Wesentlichen nur beim Überholen mit LKW und nicht auch beim Überholen mit anderen Kraftfahrzeugen zu beobachten sind. Mit der Frage, was als unzulässig geringe Differenzgeschwindigkeit anzusehen ist, hat sich die Rechtsprechung bisher nur wenig beschäftigt. Die Entscheidungen aus den 60er und 70er Jahren sind auf die heutigen Verkehrsverhältnisse nicht mehr übertragbar und betrafen überwiegend den Innerortsverkehr oder den Verkehr auf Landstraßen. Einen aus Sicht des Ordnungsgebers für den hier hauptsächlich interessierenden Fall des Überholens auf der Autobahn überzeugenden Ansatzpunkt bietet eine Entscheidung des OLG Frankfurt a.M. (VersR 1994, S. 700), das das Überholen eines mit 70 km/h fahrenden Lastzuges durch ein Fahrzeug, das nur 10 km/h schneller fährt, als unzulässig angesehen hat.

Zu Buchstabe c (Nr. 18.1 BKat)

Die Erhöhung der Geldbuße beim Hinzutreten von Sachbeschädigung richtet sich wegen der Änderung der Nr. 18 BKat nunmehr nach der Tabelle 4 des Anhangs zu § 3 Abs. 3 BKatV. Die bisherige besondere Regelung ist deshalb zu streichen.

Zu Buchstabe d (Nrn. 51a bis 51a.3 BKat)

Die Erfahrungen in den Ländern zeigen, dass Rettungsfahrten, insbesondere der Feuerwehr, immer wieder durch an Engstellen parkende Fahrzeuge behindert werden. Allein in Hamburg sind in einem Vierteljahr 41 Fälle festgestellt worden, bei denen an Engstellen geparkt und ein anderes Kraftfahrzeug behindert worden ist. Wäre dort eine Einsatzfahrt erforderlich gewesen, so hätte sich das Einsatzfahrzeug eine

andere Möglichkeit zur Anfahrt suchen müssen, was die Hilfeleistung beträchtlich verzögert hätte. Dieses Problem ist in der Vergangenheit auch tatsächlich wiederholt aufgetreten. In Köln war die Feuerwehr aus denselben Gründen z. B. gezwungen, ein besonders schmales Kfz zu beschaffen. Diesen Missständen soll nunmehr durch die Androhung eines Bußgeldes, das zugleich mit einem Punkt im Verkehrszentralregister eingetragen wird, entgegengewirkt werden. Im Hinblick auf die Folgen, die die Behinderung einer Einsatzfahrt nach sich zieht, ist insoweit ein Abweichen vom Grundsatz, dass Parkverstöße als geringfügige Zuwiderhandlungen anzusehen sind, gerechtfertigt. Denn wird ein Einsatzfahrzeug konkret behindert, so kann dies das Leben derjenigen oder desjenigen gefährden, zu deren oder dessen Rettung das Einsatzfahrzeug ausgerückt ist. Insofern wiegt die Zuwiderhandlung noch deutlich schwerer als etwa das Parken auf einem Behindertenparkplatz, wenn dadurch Berechtigten das Parken verwehrt wird. Auch hier besteht zwar eine konkrete Behinderung, der Verordnungsgeber war aber Forderungen, die Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße zu bedrohen und in das Verkehrszentralregister einzutragen, wegen des erwähnten Differenzierungsgrundsatzes nicht gefolgt. Der Bedarf für die vorgesehene Verschärfung besteht schließlich, obwohl es in einigen Ländern bereits die Katastrophenschutzgesetze erlauben, bei der konkreten Behinderung eines Einsatzfahrzeuges ein Bußgeld zu verhängen. Denn diese Tatbestände wirken, weil die Behörden zumeist mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts vorgehen und auch nur das Straßenverkehrsrecht öffentlich beachtet wird, wenig präventiv. Die eigentliche Neuerung beschränkt sich auf die neue Nr. 51a.3 BKat. Die übrigen Änderungen dienen der Beibehaltung der Systematik innerhalb der BKatV.

Zu Buchstaben e, f (Nrn. 52 bis 52.2.1 BKat)

Systematische Anpassung an die neuen Nummern 51a bis 51a.3 BKat.

Zu Buchstabe g (Nr. 53.1 BKat)

Der neue Tatbestand dient der Anpassung an die Verschärfung des Bußgeldregelsatzes für das Parken an Engstellen mit Behinderung eines Rettungsfahrzeuges. Die Sanktion muss beim Parken vor oder in amtlich gekennzeichneten Feuerwehruzufahrten höher ausfallen, weil hier durch die Kennzeichnung der Stelle als Feuerwehruzufahrt auf die Unzulässigkeit des Parkens besonders hingewiesen worden ist.

Zu Buchstabe h (Nrn. 102 bis 102.2.1 BKat)

Der 40. Deutsche Verkehrsgerichtstag hat festgestellt, dass die mangelnde Ladungssicherung bei Unfällen mit LKW eine wesentliche Unfallursache darstellt. Sie tritt zwar in der amtlichen Unfallstatistik nicht signifikant in Erscheinung; bei örtlichen Unfalluntersuchungen rückt sie aber zum Teil an vorderste Stelle. Die Bedeutung der mangelnden Ladungssicherung im LKW-Bereich wird auch daran deutlich, dass in der Schadensversicherung für dadurch verursachte Schäden fast eine viertel Milliarde Euro pro Jahr aufgewandt werden muss. Bei 35 Kontrollen mit 2.170 LKW, die zusammen mit der Polizei durchgeführt worden sind, hat sich gezeigt, dass die Ladung nur bei 35 % der LKW ordnungsgemäß gesichert gewesen ist; bei knapp 40 % wurden gravierende Sicherungsmängel festgestellt. Diesen Missständen soll durch die Verschärfung der Sanktionen für die mangelnde Ladungssicherung entgegengewirkt werden. Die Erhöhung beschränkt sich – diesen Erkenntnissen folgend und dem besonderen Maß der Verantwortung, das bei der gewerblichen Güter- und Personenbeförderung besteht, entsprechend – auf Lastkraftwagen und Kraftomnibusse, bei letzteren aus praktischen Gründen vor allem auf solche mit Anhänger. Bei der privaten Ladungsbeförderung sind entsprechende Defizite nicht gleichermaßen beobachtet worden. Hier bleibt es bei den bisherigen Regelungen.

Zu Buchstabe i (Nr. 103 BKat)

Die neue Nr. 103 BKat übernimmt aus systematischen Gründen den bisher unter Nr. 102.2 BKat aufgeführten Tatbestand. Der in der bisherigen Nr. 103 BKat enthaltene Tatbestand der Gefährdung anderer durch mangelnde Ladungssicherung ist jetzt in die Nummern 102.1.1 und 102.2.1 übernommen worden; das trägt dem Umstand Rechnung, dass auch beim Eintritt konkreter Gefährdung hinsichtlich der Höhe der Geldbuße zwischen den unterschiedlichen Fahrzeugarten differenziert werden muss, wenn im Grundtatbestand differenziert wird.

Zu Buchstabe j (Streichung der Nrn. 109 bis 109.2 BKat)

Mit der Änderung werden die Verwarnungsgeldregelsätze für Zuwiderhandlungen gegen § 23 Abs. 1a StVO (Verbot des Telefonierens mit dem Hörer in der Hand, sog. „hand-held“-Verbot) gestrichen. Wie die Erfahrungen der für die Verkehrsüberwachung zuständigen Behörden zeigen, reicht ein Verwarnungsgeld für die notwendige Abschreckung nicht aus. Das Verbot wird, obwohl es angesichts der jahrelangen in-

tensiven Öffentlichkeitsarbeit von Bund und Ländern den Verkehrsteilnehmern bekannt ist, in erheblichem Umfang missachtet. Diese Befolungsdefizite sprechen dafür, die Ahndung zu verschärfen und bei der Begehung durch eine Kraftfahrerin oder einen Kraftfahrer statt des Verwarnungsgeldes eine Geldbuße zu verhängen, die auch mit einem Punkt im Verkehrszentralregister eingetragen wird. Diese Verschärfung kann wegen der Regelung des § 1 Abs. 2 BKatV allerdings nicht im Rahmen des Bußgeldkataloges erfolgen. Die im Bußgeldkatalog bestimmten Beträge gehen hiernach von fahrlässiger Begehung aus. Anders als bei den meisten Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten kommt ein fahrlässiger Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO aber kaum in Betracht. Selbst Personen, die die Vorschrift nicht kennen sollten, handeln im vermeidbaren Verbotsirrtum und damit vorsätzlich.

Diese Divergenz bestand zwar im Prinzip bereits bei der im Zusammenhang mit der 33. ÄndVStVR erfolgten Einstellung der das Telefonieren betreffenden Tatbestände in den damaligen Verwarnungsgeldkatalog. Sie erschien seinerzeit jedoch im Interesse der Allgemeinprävention und der bundesweit einheitlichen Ahndungshöhe hinnehmbar. Denn der Verwarnungsgeldkatalog war bis zu seiner Übernahme in die Bußgeldkatalog-Verordnung zum 1. Januar 2002 nur eine Verwaltungsvorschrift, an die geringere rechtsförmliche Anforderungen als an eine Verordnung zu stellen sind. Auch nach der Übernahme sämtlicher Verwarnungsgeldregelungen in den Bußgeldkatalog verblieb die Sanktionshöhe noch im Verwarnungsgeldbereich. Nachdem sich nunmehr aber eine verschärfte Ahndung im Bußgeldbereich als erforderlich erwiesen hat, erhält dieser Gesichtspunkt neues Gewicht.

Es ist deshalb angezeigt, so vorzugehen wie dies auch bei anderen ausschließlich oder regelmäßig vorsätzlich begangenen Zuwiderhandlungen, wie der Beteiligung an illegalen Kfz-Rennen, erfolgt ist. Der betreffende Tatbestand wird in solchen Fällen nicht im Bußgeldkatalog geregelt, sondern es erfolgt eine Absprache der Länder über die regelmäßige Höhe der Ahndung. Die bundesweite Einheitlichkeit wird dann über deren Erlasse, seit 1. Januar 2003 durch den Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog, gewährleistet. Für die Zuwiderhandlung gegen § 23 Abs. 1a StVO wird die Sanktion 40 € bei einer Kraftfahrerin oder einem Kraftfahrer und 25 € bei einer Radfahrerin oder einem Radfahrer betragen.

Zu Buchstabe k (Überschrift vor Nr. 136 BKat)
Anpassung an § 41 StVO.

Zu Buchstabe l (Nr. 139 BKat)

Der Bußgeldkatalog enthält bisher keinen Regelsatz für den Fall des Einfahrens in einen Kreisverkehr in entgegengesetzter Richtung einfährt. Eine bundesweit einheitliche Behandlung solcher Fälle ist wegen der Vergleichbarkeit des Vorwurfs aber angezeigt. Es wird deshalb nunmehr ein Verwarnungsgeldregelsatz aufgestellt. Die Zuwiderhandlung ist, weil auch Zeichen 215 StVO (Kreisverkehr) das Fahren nur in einer Richtung vorschreibt, identisch mit dem Vorwurf, der eine Person trifft, die ein Fahrzeug entgegen einer Einbahnstraße führt. Der Tatbestand wird deshalb in die diesen Fall betreffende Nr. 139 BKat aufgenommen. Dass für das Führen eines Kraftfahrzeuges anders als für das Führen eines Fahrrades spezielle Erhöhungssätze bei Hinzutritt konkreter Folgen (Behinderung, Gefährdung und Sachbeschädigung) nicht vorgesehen werden, ist sachgerecht. Für Kraftfahrzeuge ergeben sich die höheren Verwarnungsgeldregelsätze bei Gefährdung und Sachbeschädigung bereits aus den Nrn. 1.3, 1.4 BKat.

Zu Buchstabe m (Nr. 152.1 BKat)

Mit der Regelung werden ein erhöhter Bußgeldregelsatz und ein Regelfahrverbot für die wiederholte Missachtung des „Einfahr“-Verbotes für Gefahrgut-LKW eingestellt. Die Änderung basiert auf der Feststellung, dass z. B. die entsprechende Sperrung des Elbtunnels in Hamburg immer wieder missachtet wird. Hierbei handelt es sich um grobe Verstöße mit erheblichem Gefährdungspotenzial. Das Verkehrsverbot ergeht nach Rn. 1 Ziffer II der VwV-StVO zu Zeichen 261 StVO, wenn zu befürchten ist, dass durch die gefährlichen Güter infolge eines Unfalls oder Zwischenfalls, auch das Undichtwerden des Tankes, Gefahren für das Leben, die Gesundheit, die Umwelt oder Bauwerke in erheblichem Umfang eintreten können. Als Beispielsfall nennt die VwV-StVO Gefällstrecken, die unmittelbar in bebaute Ortslagen führen. Welche Gefahren mit der Missachtung tatsächlich verbunden sein können, haben die folgenschweren Tunnelunfälle in den letzten Jahren im europäischen Ausland gezeigt. Der wiederholte Verstoß zeugt selbst bei fahrlässiger Begehungsweise auch in subjektiver Hinsicht von besonderer Verantwortungslosigkeit, weil gerade von Personen, die Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern führen, verlangt werden muss, dass sie mit

einem Höchstmaß an Sorgfalt darauf achten, welche Straßen nicht befahren werden dürfen, so dass in der Regel die Anordnung eines Fahrverbotes zur Einwirkung auf die Betroffenen erforderlich ist.

Zu Buchstabe n (Nr. 169 BKat)

Anpassung an die FeVÄndV vom 7. August 2002.

Zu Buchstabe o (Nr. 182 BKat)

Anpassung an die Neufassung der §§ 27a, 69a Abs. 2 Nr. 12a StVZO durch Artikel 4 des Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen vom 21. Juni 2002.

Zu Buchstabe p (Nrn. 186 bis 186.2.3 BKat)

Technische Mängel sind, wie insbesondere auf dem 40. Deutschen Verkehrsgerichtstag festgestellt worden ist, in diversen örtlichen Unfalluntersuchungen als eine wichtige Unfallursache bei LKW-Unfällen in Erscheinung getreten. Um solchen technischen Mängeln bei in Deutschland zugelassenen LKW entgegenzuwirken, ist es erforderlich, die Fristen für die Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen besser durchzusetzen. Hier bestehen erhebliche Defizite. Nach Erhebungen des TÜV Süddeutschland überschreiten 28 % der LKW und immerhin 8 % der Kraftomnibusse die Fristen für die Sicherheitsprüfung. Einer der Gründe besteht darin, dass die mit der Vorführung verbundenen Stillstandszeiten ganz bewusst gegenüber den für Fristüberschreitungen bislang drohenden geringen Verwarnungsgeldern abgewogen werden. Die Erhöhung ist deshalb zur Durchsetzung der Untersuchungsfristen erforderlich. Dabei beschränkt sich die Verschärfung auf den Bereich der schwereren Nutzfahrzeuge und Kraftomnibusse. Bei den sonstigen Fahrzeugen sind ähnlich schwerwiegende Probleme nicht erkennbar. Es bleibt deshalb insofern bei den bisherigen Verwarnungs- und Bußgeldregelsätzen.

Zu Buchstabe q (Nrn. 189 bis 189.3.2 BKat)

Den im Zusammenhang mit der Änderung der Nrn. 186 ff. BKat genannten Erkenntnissen über die Bedeutung technischer Mängel der LKW für das Unfallgeschehen muss auch bei den Sanktionen für die Missachtung der Pflichten der Fahrzeughalterinnen und -halter für die Verkehrssicherheit der Nutzfahrzeuge Rechnung getragen werden. Bisher unterscheidet der Bußgeldkatalog – abgesehen von den Erhöhungen

nach § 3 Abs. 4 Satz 2 BKatV (für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern und Kraftomnibusse mit Fahrgästen) bei den insoweit vorgesehenen Bußgeldregelsätzen nicht zwischen einzelnen Fahrzeugarten. Hier besteht Änderungsbedarf, weil das durch Eignungsmängel einerseits und Fahrzeugmängel andererseits hervorgerufene Gefährdungspotenzial bei Nutzfahrzeugen regelmäßig größer ist als beim privaten Kraftfahrzeugverkehr. Diese Differenzierung wird durch die Änderung der Nrn. 189 ff. nunmehr vorgenommen, indem für die betreffenden Verstöße der Halterinnen oder Halter von LKW und Kraftomnibussen jeweils höhere Regelsanktionen als für die Halterinnen oder Halter sonstiger Kraftfahrzeuge vorgesehen werden. Wird in diesen Fällen die Inbetriebnahme eines Kraftomnibusses *mit* Fahrgästen angeordnet oder zugelassen, greift darüber hinaus die Erhöhung nach § 3 Abs. 4 Satz 2 BKatV.

Zu Buchstaben r (Nrn. 194 BKat)

Anpassung an die Einführung des vorderen Unterfahrschutzes durch die 36. StVRÄndV

Zu Buchstabe s (Nr. 201 BKat)

Anpassung an die Neufassung des § 34a Abs. 1 StVZO durch die 36. StVRÄndV.

Zu Buchstabe t (Nrn. 214 bis 214.2 BKat)

Wie bei den Verstößen der Kraftfahrzeughalterinnen oder -halter gegen die Vorschriften über die technischen Anforderungen (Nrn. 189 ff.) ist auch bei den damit korrespondierenden Zuwiderhandlungen der Fahrzeugführerinnen oder Fahrzeugführer (Nrn. 214 ff.) die Differenzierung bei den Sanktionen in Abhängigkeit von der Fahrzeugart angezeigt. Auch insoweit werden deshalb für die Inbetriebnahme von Lastkraftwagen oder Bussen mit verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Mängeln erhöhte Bußgeldregelsätze vorgesehen, wobei in den Fällen der Inbetriebnahme eines Kraftomnibusses mit Fahrgästen außerdem der Erhöhungssatz nach § 3 Abs. 4 Satz 1 BKatV gilt.

Zu Buchstabe u (Nr. 218 BKat)

Redaktionelle Anpassung an § 69a Abs. 5 Nr. 5a StVZO, neu gefasst durch Art. 1 Nr. 5 der 26. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 5. Dezember 2002.

Zu Buchstabe v (Nrn. 221, 221.1, 221.2 BKat)

Bei den Fahrzeuguntersuchungen ist festgestellt worden, dass an 32 % der Nutzfahrzeuge unzulässige lichttechnische Einrichtungen angebracht worden sind. Dieser Mangel wird künftig als erheblicher Mangel eingestuft. Dem trägt das bisherige geringe Verwarnungsgeld nicht mehr Rechnung. Es erfolgt deshalb eine Anhebung. Für die weniger bedeutsamen Zuwiderhandlungen gegen allgemeine lichttechnische Vorschriften bleibt es hingegen bei der bisherigen Regelung.

Zu Buchstaben w, x (Nrn. 223, 224 BKat)

Nach Untersuchungen der BASt im Zusammenhang mit der Analyse möglicher Sicherheitsverbesserungen im Reisebusverkehr liegen die hauptsächlichen Ursachen für Busunfälle in Fehlverhaltensweisen der Personen, die die Busse führen, wobei das Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit neben der Unaufmerksamkeit und dem Abkommen von der Fahrbahn die Hauptursache darstellt. Um dem Unfallgeschehen wirksamer begegnen zu können, ist es deshalb erforderlich, insbesondere Geschwindigkeitsverstöße nachhaltiger zu bekämpfen. Ein Ansatz ist die bessere Durchsetzung der Regelungen über den Geschwindigkeitsbegrenzer, weil bei deren Beachtung jedenfalls deutliche Überschreitungen der für Busse (und LKW) geltenden allgemeinen Höchstgeschwindigkeit schon technisch ausgeschlossen werden. Die für Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften, mit denen das ordnungsgemäße Funktionieren des Geschwindigkeitsbegrenzers gewährleistet werden soll, vorgesehenen Regelgeldbußen werden deshalb erhöht. Außerdem wird der Erhöhungssatz nach § 3 Abs. 4 BKatV (für den Fall der Begehung mit einem kennzeichnungspflichtigen Kraftfahrzeug mit gefährlichen Gütern oder einem Kraftomnibus mit Fahrgästen) auch auf diese Zuwiderhandlungen erstreckt (vgl. hierzu die Änderung des § 3 Abs 4 BKatV). Ein weiterer Ansatz besteht in der Verschärfung der Sanktionen für die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit selbst; vgl. hierzu Änderung des Anhangs zu Nr. 11 der Anlage zu § 1 Abs. 1.

Zu Buchstabe y (Anhang zu Nr. 11 der Anlage)

Auf die Bedeutung der Durchsetzung der Geschwindigkeitsvorschriften zur Verbesserung des Unfallgeschehens insbesondere im Reisebusverkehr ist bereits im Zusammenhang mit den Änderungen der Nrn. 223, 224 BKat hingewiesen worden. Die für die Sanktionen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen vorgesehenen Änderungen betreffen vor allem solche Verstöße, die beim Führen von Bussen mit Fahrgästen begangen werden. Hier erfolgt eine durchgängige Anhebung der Regelgeldbußen sowie die Ansenkung der Eingangsschwelle für das Regelfahrverbot um eine Stufe auf Überschreitungen um 21 km/h bei Innerorts- und 26 km/h bei Außerortsverstößen; zugleich wird auch für Überschreitungen mit leeren Bussen und „gewöhnlichen“ LKW die Fahrverbotsschwelle um eine Stufe, und zwar auf 26 km/h bei Innerorts- und 31 km/h bei Außerortsverstößen abgesenkt. Dies entspricht auch besser der im Hinblick auf das unterschiedliche Gefährdungspotenzial - das bei Begehung von Geschwindigkeitsverstößen mit Gefahrgut-LKW oder Bussen mit Fahrgästen höher ist als bei der Begehung mit „gewöhnlichen“ LKW oder Bussen ohne Fahrgäste, welches wiederum über demjenigen der Begehung mit PKW liegt - gebotenen Abstufung.

Zu Artikel 3 (FeV)

Redaktionelle Anpassung an § 29 StVZO sowie Anlage VIII StVZO.

Zu Artikel 4 (BOKraft)

Zu Nummer 1

Die eingefügte Hinweispflicht soll dazu beitragen, Busreisenden die besondere Bedeutung des Anlegens von Sicherheitsgurten zu verdeutlichen; zu den Fällen, in denen die Gurtanlagepflicht besteht vgl. § 21a Abs. 1 StVO, § 35a StVZO.

Der Hinweispflicht ist vor Fahrtantritt nachzukommen, also vor dem Fahrtbeginn für die Fahrgäste. Auch später zusteigenden Fahrgästen ist in gleicher Weise der Hinweis auf eine bestehende Gurtanlagepflicht zu geben. Nach einer Fahrtunterbrechung mit Verlassen des Busses ist bei Antritt der Weiterfahrt erneut auf die Gurtanlagepflicht hinzuweisen. Der Fahrzeugführer kann den Hinweis selbst mündlich - im Regelfall über eine Lautsprecheranlage - geben oder etwa unter Einsatz eines Tonwiedergabegerätes.

Zu Nummer 2

Die Bußgeldbewehrung von Zuwiderhandlungen gegen die Hinweispflicht soll der in Nummer 1 normierten Verhaltenspflicht den nötigen Nachdruck verleihen.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Die Frist für das Inkrafttreten der Änderungen ist erforderlich, weil der Bundeseinheitliche Tatbestandskatalog und die für die Bußgeldverfahren in den Ländern eingesetzten Programme an die neuen Bußgeldvorschriften angepasst werden müssen. Außerdem erscheint es zweckmäßig, auch den Fahrgästen und den Personen, die Busse führen, einen gewissen Zeitraum zuzugestehen, bevor die Bußgeldbewehrung für das Nichtanlegen der Sicherheitsgurte und die Vorschrift über die Information zum Anlegen der Gurte sowie die Bußgeldbewehrung für deren Versäumen in Kraft treten.