Bundesrat Drucksache **328/98**

08.04.98

VP - In - R

Verordnung
des Bundesministeriums für Verkehr

Neunundzwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Zielsetzung

Erhöhung der Verkehrssicherheit; Gewährleistung bundeseinheitlicher Ahndung; Anpassung an geänderte straßenverkehrsrechtliche Vorschriften.

B. Lösung

Anpassung der Vorschriften über die Gurtanlegepflicht an die Gurtausrüstung von Bussen; Aufstellung technischer Anforderungen an ausländische Kraftfahrzeuge;
Aufstellung von Bußgeldregelsätzen für Zuwiderhandlungen gegen die Verhaltensvorschriften an Haltestellen und gegen Vorschriften über Geschwindigkeitsbegrenzer; Überarbeitung von Tatbestandsbeschreibungen; Verschärfung der Ahndung im Bereich der Kindersicherung.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand: Auswirkungen auf die Haushalte des Bundes, der Länder und der Gemeinden sind nicht zu erwarten. Auswirkun-

...

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946

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

2. Vollzugsaufwand: Vernachlässigbarer Aufwand für die Anpassung der Tatbestandskataloge in den Ländern.

Bundesrat Drucksache **328/98**

08.04.98

VP - In - R

Verordnung
des Bundesministeriums für Verkehr

Neunundzwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Chef des Bundeskanzleramtes
031 (323) - 920 01 - Str 65/98

Bonn, den 8. April 1998

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr zu erlassende

Neunundzwanzigste Verordnung zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

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

Friedrich Bohl

Neunundzwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom .....

Auf Grund

- des § 6 Abs. 1 Nr. 2, Nr. 3 erster Halbsatz, Nr. 7 und des § 26a des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die Eingangsworte in § 6 Abs. 1 Nr. 3 zuletzt geändert durch § 37 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. August 1965 (BGBl. I S. 927), § 6 Abs. 1 Nr. 7 eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721) und geändert durch Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 3. August 1978 (BGBl. I S. 1177), § 26a eingefügt durch Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090), verordnet das Bundesministerium für Verkehr und
- des § 6 Abs. 1 Nr. 5a und Abs. 2a des Straßenverkehrsgesetzes, Absatz 1 Nr. 5a eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721), Absatz 2a eingefügt durch Artikel 22 Nr. 2 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089), verordnen das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

Artikel 1
Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S. 38), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 7. August 1997 (BGBl. I S. 2028), wird wie folgt geändert:

1. In § 21 Abs. 1a wird Satz 2 durch folgenden Satz ersetzt:
   „Das gilt nicht in Kraftomnibussen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t."

2. In § 21a Abs. 1 Satz 2 werden folgende Nummern angefügt:

   „4. Fahrten in Kraftomnibussen, bei denen die Beförderung stehender Fahrgäste zugelassen ist,

5. das Betriebspersonal in Kraftomnibussen und das Begleitpersonal von besonders betreuungsbedürftigen Personengruppen während der Dienstleistungen, die ein Verlassen des Sitzplatzes erfordern,
6. Fahrgäste in Kraftomnibussen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t beim kurzzeitigen Verlassen des Sitzplatzes."

3. In § 41 Abs. 2 Nr. 6 werden nach der Überschrift „Verkehrsverbote" folgende Sätze eingefügt:

„Verkehrsverbote untersagen den Verkehr insgesamt oder teilweise. Soweit von Verkehrsverboten, die aus Gründen der Luftverunreinigung ergehen, für Kraftfahrzeuge Ausnahmen durch Verkehrszeichen zugelassen werden, ist dies durch Zusatzschild zu den Zeichen 251, 253, 255, 260 oder 270 angezeigt.

Das Zusatzschild



Freistellung vom Verkehrsverbot nach § 40 Abs. 2
Bundes-Immissionsschutzgesetz
nimmt Kraftfahrzeuge vom Verkehrsverbot aus,

a) die mit einer G-Kat-Plakette oder mit einer amtlichen Plakette gekennzeichnet sind, die nach dem Anhang zu § 40c Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz oder in den Fällen des § 40e Abs. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz erteilt worden ist, oder

b) mit denen Fahrten zu besonderen Zwecken im Sinne des § 40d Abs. 1 Nr. 1 bis 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz oder zur sozialen Betreuung der Bevölkerung in dem Verbotsgebiet durchgeführt werden."

4. In § 49 Abs. 1 Nr. 20a werden nach der Angabe „§ 21a Abs. 1 Satz 1“ein Komma und folgende Worte eingefügt:

   „außer in Kraftomnibussen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t,“

Artikel 2

Änderung der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr

§ 3 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9232-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 9. März 1998 (BGBl. I S. 441) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

2. Nach Absatz 1 werden folgende Absätze angefügt:

   „(2) Ausländische Kraftfahrzeuge müssen an Sitzen, für die das Recht des Zulassungsstaates Sicherheitsgurte vorschreibt, über diese Sicherheitsgurte verfügen.

   (3) Ausländische Kraftfahrzeuge, deren Internationaler oder ausländischer Zulassungsschein von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder von einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausgestellt worden ist und die in der Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 57 S. 27) genannt werden, müssen über Geschwindigkeitsbegrenzer nach Maßgabe des Rechts des Zulassungsstaates verfügen. Die Geschwindigkeitsbegrenzer müssen benutzt werden.

(4) Die Luftreifen ausländischer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, deren Internationaler oder ausländischer Zulassungsschein von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder von einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausgestellt worden ist und die in der Richtlinie 89/459/EWG des Rates vom 18. Juli 1989 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Profiltiefe der Reifen an bestimmten Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern (ABl. EG Nr. L 226 S. 4) genannt werden, müssen beim Hauptprofil der Lauffläche eine Profiltiefe von mindestens 1,6 Millimeter aufweisen; als Hauptprofil gelten dabei die breiten Profilrillen im mittleren Bereich der Lauffläche, der etwa ¾ der Laufflächenbreite einnimmt. Dies gilt nicht, wenn das Recht des Zulassungsstaates eine geringere Mindestprofiltiefe vorsieht."

Artikel 3

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Anlage zu § 1 Abs. 1 der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 4. Juli 1989 (BGBl. I S. 1305, 1447), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 7. August 1997 (BGBl. I S. 2028), wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 5 wird in der StVO-Spalte nach der Angabe "§ 49 Abs. 1 Nr. 18" folgende Angabe eingefügt:

"§ 20 Abs. 2 Satz 1,
Abs. 4 Satz 1, 2
§ 49 Abs. 1 Nr. 19
Buchstabe b".

2. Die Nummern 23, 23.1 und 23.2 werden durch folgende Nummern ersetzt:

„23	An an einer Haltestelle (Zeichen 224) haltendem Omnibus des Linienverkehrs, haltender Straßenbahn oder haltendem gekennzeichneten Schulbus mit ein- oder aussteigenden Fahrgästen bei Vorbeifahrt rechts Schrittgeschwindigkeit oder ausreichenden Abstand nicht eingehalten oder, obwohl nötig, nicht angehalten und dadurch einen Fahrgast		
23.1	behindert	§ 20 Abs. 2 Satz 2, 3 § 49 Abs. 1 Nr. 19 Buchstabe b	80, soweit sich nicht aus Nr. 5 ein höherer Regelsatz ergibt
23.2	gefährdet	§ 20 Abs. 2 Satz 1, 3 § 49 Abs. 1 Nr. 19 Buchstabe b	100, soweit sich nicht aus Nr. 5, auch i.V.m. Tabelle 4, ein höherer Regelsatz ergibt
23a	Omnibus des Linienverkehrs oder gekennzeichneten Schulbus mit eingeschaltetem Warnblinklicht bei Annäherung an eine Haltestelle überholt	§ 20 Abs. 3 § 49 Abs. 1 Nr. 19 Buchstabe b	80".

3. Die Nummern 24, 24.1 und 24.2 werden wie folgt gefaßt:

"24	An an einer Haltestelle (Zeichen 224) haltendem Omnibus des Linienverkehrs oder gekennzeichnetem Schulbus mit eingeschaltetem Warnblinklicht bei Vorbeifahrt Schrittgeschwindigkeit oder ausreichenden Abstand nicht eingehalten oder, obwohl nötig, nicht angehalten und dadurch einen Fahrgast		
24.1	behindert	§ 20 Abs. 4 Satz 3, 4 § 49 Abs. 1 Nr. 19 Buchstabe b	80, soweit sich nicht aus Nr. 5 ein höherer Regelsatz ergibt
24.2	gefährdet	§ 20 Abs. 4 Satz 1, 4 § 49 Abs. 1 Nr. 19 Buchstabe b § 20 Abs. 4 Satz 2 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, 19 Buchstabe b	100, soweit sich nicht aus Nr. 5, auch i.V.m. Tabelle 4, ein höherer Regelsatz ergibt".

4. Nach Nummer 24.2 werden folgende Überschrift und folgende Nummern eingefügt:

„Sicherung von Kindern

24a	Als Kfz-Führer Kind ohne jede Sicherung befördert oder als anderer Verantwortlicher nicht für eine Sicherung eines Kindes in einem Kfz gesorgt (außer in Kraftomnibussen über 3,5 t zulässige Gesamtmasse) oder als Führer eines Kraftrades Kind befördert, obwohl es keinen Schutzhelm trug	§ 21 Abs. 1a Satz 1 § 21a Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 20, 20a	

24a.1	bei einem Kind	80
24a.2	bei mehreren Kindern	100".

5. Nummer 49 wird wie folgt geändert:

   a) In der Tatbestandsspalte werden nach dem Wort „Betriebserlaubnis" die Worte „oder außerhalb des auf dem Saisonkennzeichen angegebenen Zulassungszeitraums" eingefügt.

   b) Die StVZO-Spalte wird wie folgt gefaßt:

„§ 18 Abs. 1, 3 Satz 1
§ 23 Abs. 1b Satz 2
§ 69a Abs. 2 Nr. 3, 10a".

6. In Nummer 50 wird in der StVZO-Spalte die Angabe „Nr. 2.8 Satz 2" durch die Angabe „Nr. 2.8 Satz 2 oder 3" ersetzt.

7. In Nummer 52 wird die StVZO-Spalte wie folgt gefaßt:

"§ 31a Abs. 2, 3
§ 69a Abs. 5 Nr. 4,
4a".

8. In Nummer 64 wird die StVZO-Spalte wie folgt gefaßt:

„§ 47a Abs. 1 Satz 1 i.V.m.
Nr. 2 der Anlage VIIIa
§ 47a Abs. 7 Satz 4
§ 69a Abs. 5 Nr. 5a".

9. Nach Nummer 64 werden folgende Überschrift und folgende Nummern eingefügt:

"Geschwindigkeitsbegrenzer

64a	Kraftfahrzeug in Betrieb genommen, das nicht mit dem vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet war oder den Geschwindigkeitsbegrenzer auf unzulässige Geschwindigkeit eingestellt oder nicht benutzt, auch wenn es sich um ein ausländisches Kfz handelt	§ 57c Abs. 2, 5 § 69a Abs. 3 Nr. 25b § 23 Abs. 1 Satz 2 StVO i.V.m. § 3 Abs. 3 IntKfzV § 49 Abs. 1 Nr. 22 StVO	100
64b	Als Halter die Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeuges angeordnet oder zugelassen, das nicht mit dem vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet war oder dessen Geschwindigkeitsbegrenzer auf eine unzulässige Geschwindigkeit eingestellt war oder nicht benutzt wurde	§ 31 Abs. 2 i.V.m. § 57c Abs. 2, 5 § 69a Abs. 5 Nr. 3	150
64c	Als Halter den Geschwindigkeitsbegrenzer in den vorgeschriebenen Fällen nicht prüfen lassen, wenn seit fällig gewordener Prüfung mehr als ein Monat vergangen ist	§ 57d Abs. 2 Satz 1 § 69a Abs. 5 Nr. 6d	80".

10. Die bisherige Nummer 64a wird Nummer 64d.

11. In Nummer 65 wird in der StVZO-Spalte die Angabe „VInt" durch die Angabe „IntKfzV" ersetzt.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am [Einsetzen: erster Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] 1998 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 1998

Der Bundesminister für Verkehr

Die Bundesministerin für
Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit

Begründung

I. Allgemeines

1. Wesentlicher Inhalt

Die Verordnung dient der Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr und der Anpassung an geändertes Recht. Folgende wesentliche Neuregelungen werden vorgenommen:

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Die Vorschriften über die Gurtanlege- und Kindersicherungspflicht werden an die neuerdings vorgeschriebene Ausrüstung bestimmter Busse mit Sicherheitsgurten angepaßt. Außerdem wird ein neues Zusatzschild für die Freistellung vom Verkehrsverbot nach § 40 Abs. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) eingeführt, das eine praxisgerechte Zuordnung von Kraftfahrzeugen zum Kreis der Ausnahmen ermöglicht.

Änderung der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr (IntKfzV)

Die Verordnung schließt für einige aus Sicht der Verkehrssicherheit dringend erforderliche Betriebsvorschriften bezüglich ausländischer Kraftfahrzeuge eine Lükke, die durch die Rechtsentwicklung der Vergangenheit aufgerissen worden ist, und paßt außerdem die Regelungen über den internationalen Kraftfahrzeugverkehr an die europäische Gesetzgebung an, die inzwischen Beschaffenheits- und Betriebsvorschriften enthält, die sich unmittelbar auf die Zulassung zum internationalen Kraftfahrzeugverkehr zwischen den Mitgliedstaaten auswirken.

Bis 1982 bestand in der IntKfzV eine auf Artikel 8 Abs. 1 des Internationalen Abkommens über Kraftfahrzeugverkehr vom 24. April 1926 (Int Abk.) fußende Vorschrift, wonach die Führer ausländischer Kraftfahrzeuge die deutschen Verkehrsvorschriften zu befolgen hatten. Diese Formulierung erlaubte es, nicht nur die Beachtung der Verhaltensregeln der StVO, sondern auch die Befolgung solcher Vorschriften der StVZO zu verlangen, die den Betrieb der Kraftfahrzeuge betreffen. Mit

der Ablösung des Int Abk. durch das Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 (Wiener Übereinkommen) und der daraufhin erfolgenden Anpassung der deutschen Vorschriften wurde diese Regelung (§ 4 Abs. 3 Int Kfz V, aufgehoben durch Art. 2 Nr. 1 der Verordnung vom 23. November 1982 - BGBl. I S. 1536 -) ersatzlos gestrichen, weil das Wiener Übereinkommen bereits unmittelbar die wesentlichen Ausrüstungs- und Beschaffenheitsvorschriften enthielt, von deren Umsetzung durch die Vertragsstaaten ausgegangen werden konnte.

Das hat zu nicht hinnehmbaren Konsequenzen geführt. So war nicht ohne weiteres zu beanstanden, daß sicherheitsrelevante Bau- und Ausrüstungsgegenstände, obwohl das Recht des Zulassungsstaates sie vorschreibt, bei Grenzübertritt ausgebaut oder außer Betrieb gesetzt werden, wenn sie nicht im Wiener Übereinkommen oder im Int Abk. genannt sind.

Eine Teillösung bringt die mit Wirkung vom 3. September 1993 überarbeitete Fassung des Wiener Übereinkommens. Anhang 5 Nr. 1 Satz 3 lautet jetzt: „Jedes Fahrzeug im internationalen Verkehr muß den technischen Vorschriften genügen, die bei seiner ersten Inbetriebnahme in seinem Zulassungsland gelten."

Damit können im Grundsatz von den ausländischen Kraftfahrzeugen Ausrüstungen verlangt werden, die im Recht des Heimatstaates vorgeschrieben sind, auch wenn das Wiener Übereinkommen sie selbst nicht enthält. Gleichwohl bleibt ein Regelungsbedarf bestehen, und zwar zum einen hinsichtlich der Benutzungspflicht und zum anderen hinsichtlich solcher Beschaffenheitsmerkmale, die zwar bei der Erstzulassung im Ausland nicht vorgeschrieben waren, jedoch nachträglich dort verlangt werden (z. B. Nachrüstung von Geschwindigkeitsbegrenzern).

Außerdem gilt das Wiener Übereinkommen im Verhältnis zu zahlreichen Staaten, mit denen die Bundesrepublik Deutschland erheblichen internationalen Verkehr unterhält, nicht; so für die EU-Staaten Irland, Niederlande, Portugal, Spanien und das Vereinigte Königreich.

Die vorliegende Verordnung führt neue Pflichten in bezug auf Beschaffenheitsmerkmale ein, die sich als für die Verkehrssicherheit besonders wichtig erwiesen haben und bei denen die Lücke in der Praxis tatsächlich ersichtlich geworden ist. Es handelt sich um die Ausrüstung mit Sicherheitsgurten und um die im Verhältnis zu den Mitgliedstaaten der EU und des EWR (für die EWR-Staaten umgesetzt mit Beschluß des gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 7/94 vom 21. März 1994, ABl. EG Nr. L 160 S. 80) bestehenden Sonderregelungen über die Ausrüstung und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern (Richtlinie 92/6/EWG) sowie über die Mindestprofiltiefe (Richtlinie 89/459/EWG).

Eine besondere Bußgeldbewehrung in der IntKfzV erübrigt sich, da Zuwiderhandlungen gegen die aufgenommenen Ge- und Verbote zur Unvorschriftsmäßigkeit des Fahrzeuges führen; die Bußgeldbewehrung ergibt sich folglich aus § 23 Abs. 1 Satz 2, § 49 Abs. 1 Nr. 22 StVO.

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV)

Es werden Bußgeldregelsätze für Zuwiderhandlungen gegen die Verhaltensvorschriften an Haltestellen und für Verstöße gegen die Vorschriften über Geschwindigkeitsbegrenzer aufgestellt. Der Fall der Beförderung von Kindern ohne jegliche Sicherung in Kfz wird in den Bußgeldkatalog übernommen.

2. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge

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 der Tatbestandskataloge in den Ländern und der Speicherungsbedingungen beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA).

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung der StVO)

1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 21 Abs. 1a StVO)

Die Streichung des Satzes 2 erfolgt zum Zwecke der redaktionellen Anpassung. Die bisher bestehende generelle Übergangsvorschrift für die Kindersicherung in Taxen ist ausgelaufen.

Die nunmehr in Satz 2 enthaltene Neuregelung besteht darin, daß die Kindersicherungspflicht in speziellen Kinderrückhaltesystemen - die bisher uneingeschränkt alle Arten von Kraftfahrzeugen betraf - künftig nicht in Kraftomnibussen über 3,5 t zulässige Gesamtmasse gilt. Kinder sollen in diesen Kraftomnibussen vielmehr mit den vorhandenen Beckengurten gesichert werden. Die Verpflichtung hierzu ergibt sich aus § 21a Abs.1 Satz 1 StVO.

Ausschlaggebend waren folgende Erwägungen:

Kraftomnibusse über 3,5 t sind zukünftig mit Beckengurten auszurüsten. Kinderrückhaltesysteme, die mit Beckengurten befestigt werden dürfen, gibt es für die in der ECE-Regelung Nr. 44 festgelegten Klassen I, II und III, sofern die jeweiligen Systeme über einen Fangkörper verfügen; für die Klasse O ist kein System am Markt, für die Klassen II und III sind Fangkörper eher selten, da sie eine erhebliche Einengung des kindlichen Körpers zur Folge haben. Angesichts dieser Ausgangslage wurde die Bundesanstalt für Straßenwesen beauftragt, unter Berücksichtigung des Unfallgeschehens die Sicherungsmöglichkeiten für Kinder in Kraftomnibussen zu untersuchen.

Im Ergebnis ist festzuhalten: Der Überschlag des Kraftomnibusses ist der Unfalltyp, der die schwerwiegendsten Folgen für die Insassen hat. Auf Grund der Massenverhältnisse treten demgegenüber die Folgen eines Frontalaufpralls („Klappmessereffekt") zurück. Das Herausschleudern oder Umherschleudern kann durch die Sicherung mit dem Beckengurt auch ohne Kinderrückhaltesystem wir-

kungsvoll verhindert werden, wenn das Kind mehr als ca. 10 kg wiegt und aufrecht sitzend befördert werden kann.

Für Kinder unter 10 kg Gewicht, die in Kraftfahrzeugen (auch Bussen) bis einschließlich 3,5 t zulässige Gesamtmasse mit einem Kinderrückhaltesystem der ECE-Klasse O, verbunden mit einem Dreipunktgurt, gesichert werden müssen, ist die Sicherung in Kraftomnibussen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t nur mit dem Beckengurt ausgeschlossen. Es gibt in dieser Klasse kein Kinderrückhaltesystem, das mit einem Beckengurt befestigt werden kann.

Diese faktische Unmöglichkeit einer wirkungsvollen Sicherung von Kindern in den ersten Lebensmonaten in Kraftomnibussen über 3,5 t zulässige Gesamtmasse dürfte in der Praxis jedoch nur in äußerst seltenen Ausnahmefällen relevant werden. Es wird deshalb als überzogen angesehen, eine spezielle Ausnahmeregelung für diese Gruppe der Kleinkinder in § 21a StVO aufzunehmen.

Für die Erstreckung der Ausnahme auch auf Kraftomnibusse bis einschließlich 3,5 t zulässige Gesamtmasse sowie auf andere Kfz über 3,5 t zulässige Gesamtmasse besteht keine Veranlassung, weil bei Ausrüstung mit Sicherheitsgurten diese in der Regel mit Dreipunktgurten erfolgen muß.

2. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 21a Absatz 1 StVO)

Die Einführung weiterer Ausnahmen von der Gurtanlegepflicht trägt dem Umstand Rechnung, daß nach § 35a StVZO neuerdings auch bestimmte Busse mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein müssen. Diese Ausrüstungspflicht führt in Verbindung mit § 21a Abs. 1 Satz 1 StVO („Vorgeschriebene Sicherheitsgurte müssen während der Fahrt angelegt sein.") zugleich zu einer uneingeschränkten Gurtanlegepflicht. Diese Konsequenz ließe sich aber nicht in vollem Umfang vertreten:

- Problematisch ist zunächst der Fall, daß ein Bus, der der Ausrüstungsvorschrift der StVZO unterliegt, auf einer Fahrt mit zugelassenen Stehplätzen eingesetzt wird. Den Busreisenden auf einem Sitzplatz der bußgeldbewehrten Anschnallpflicht zu unterwerfen, während gleichzeitig stehende Fahrgäste befördert werden, wäre unverhältnismäßig. Daher ist für solche Fahrten der Kata-

log der Ausnahmen von der Anschnallpflicht um eine neue Nummer 4 zu erweitern. Insoweit wird im übrigen davon ausgegangen, daß der Fahrgast selbst nicht erkennen kann, ob der vorhandene Gurt angelegt sein muß oder nicht. Er ist daher situationsbezogen in geeigneter Form über die Anschnallverpflichtung zu informieren. Eine entsprechende Verpflichtung für das Betriebspersonal ist in der BOKraft normiert.

- Eine weitere Ausnahme von der Anschnallpflicht gewährt die neue Nummer 5 für das Betriebspersonal in Kraftomnibussen bei Fahrten, für die eine Anschnallpflicht gilt. Der moderne Reisebusverkehr würde erheblich an Attraktivität verlieren, wenn die heute zum Standard gehörenden Serviceleistungen wie das Servieren von Getränken am Platz und die individuelle Betreuung der Reisenden durch eine ausnahmslose Anschnallpflicht auch für das Betriebspersonal unterbunden würden.

  Die Verbände des Busgewerbes hatten sich insoweit für eine weitergehende, möglichst generelle Ausnahme von der Anschnallverpflichtung ausgesprochen, da der typische Ablauf der Serviceleistungen dies erfordere und überdies haftungsrechtliche Probleme zu befürchten seien, weil die Berechtigung zur Inanspruchnahme des Ausnahmetatbestandes nach Nummer 5 im Einzelfall nur schwer belegt werden könne. Das war jedoch wegen der höherrangig zu bewertenden Sicherheitsinteressen abzulehnen: Das Betriebspersonal ist im Fall eines Unfalls in gleichem Maß wie die Fahrgäste gefährdet. Die Ausnahme war daher auf diejenigen Fälle zu beschränken, die in Nummer 5 aufgeführt sind. Überlegt wurde des weiteren, ob der Begriff „Betriebspersonal" durch den Terminus „Begleitpersonal" ersetzt werden sollte. Dies war abzulehnen, weil dann auch Personen erfaßt worden wären, für die die Ausnahme von vornherein nicht zu rechtfertigen ist (Stadtführer, Reiseleiter u. ä.). Der Begriff „Betriebspersonal" hat auch den Vorteil, in der BOKraft definiert zu sein, was die Auslegung erleichtert. Hierunter fällt nämlich das im Fahrdienst (Anwendung des Ausnahmetatbestandes scheidet logisch aus) oder zur Bedienung von Fahrgästen eingesetzte Personal (§ 8 Abs. 1 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr - BOKraft -). Besonderen Fällen, in denen auch Betreuungspersonen (z. B. von Kindern, Behinderten, Senioren) - die nicht Betriebspersonal sind - ausnahmsweise

gestattet werden sollte, zeitweilig ihren Sitzplatz zu verlassen, trägt die Vorschrift Rechnung.

- Schließlich war den Fahrgästen das kurzzeitige Verlassen ihres Sitzplatzes zu erlauben, z. B. um einen Sitzplatzwechsel vorzunehmen oder um sich an der Bordbar zu versorgen, falls Servicepersonal nicht zur Verfügung steht. Mit dem Begriff „kurzzeitig" ist zugleich klargestellt, daß der Verordnungsgeber diese Vorgänge zeitlich streng begrenzt wissen will, der Fahrgast also gehalten ist, alsbald seiner im Grundsatz geltenden Gurtanlegepflicht wieder nachzukommen. Dem weitergehenden Vorschlag der Verbände, generell die Nutzung von Komforteinrichtungen (z.B. Bordbar, Konferenzecke) unabhängig davon zuzulassen, ob dort Sitze mit Gurten zur Verfügung stehen, konnte dagegen aus Sicherheitsgründen nicht entsprochen werden. Derjenige, der steht oder sich für längere Zeit auf einem Platz ohne Gurt aufhält, wäre nach wie vor beim Unfall oder beim plötzlichen Bremsen erheblich gefährdet. Außerdem würden die Fahrgäste die Gurtanlegepflicht selbst während des Sitzens kaum noch ernst nehmen, wenn die StVO es ihnen gleichzeitig gestatten würde, sich an anderer Stelle länger aufzuhalten, ohne eine Rückhalteeinrichtung benutzen zu müssen. Das liefe den Ergebnissen der Untersuchung schwerer Busunfälle, die die dringende Notwendigkeit zur wirksamen Insassensicherung erkennen ließen, zuwider.

3. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 42 Abs. 2 Nr. 6 StVO)

Nach § 42 Abs. 3 BImSchG kann die Straßenverkehrsbehörde den Kraftfahrzeugverkehr auf bestimmten Straßen oder in bestimmten Gebieten unter Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse und der städtebaulichen Belange nach Maßgabe der verkehrsrechtlichen Vorschriften beschränken oder verbieten, soweit die für den Immissionschutz zuständige Behörde dies im Hinblick auf die örtlichen Verhältnisse für geboten hält, um schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen zu vermindern oder deren Entstehen zu vermeiden. Die Konzentrationswerte, bei deren Überschreiten solche Maßnahmen zu prüfen sind, ergeben sich aus der 23. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (23. BImSchV).

Zur Sicherung unabweisbarer Verkehrsbedürfnisse und zur Gewährung von Benutzervorteilen, die am Schadstoffstandard anknüpfen, sind einige Kfz vom Verkehrsverbot freizustellen. Dies erfolgt im Interesse eines möglichst geringen Verwaltungsaufwands am besten durch ein Verkehrszeichen, das eine Vielzahl einzelner Genehmigungsakte entbehrlich macht. In Betracht kommt vor allem ein Zusatzschild, das in besonderer Weise den Geltungsbereich einer Anordnung durch ein Verkehrszeichen einschränkt.

Erfordernisse von Wahrnehmbarkeit und Verständlichkeit, die eine einfache Gestaltung erfordern, legen es nahe, das Plakettensymbol, mit dem ausgenommene Kfz gekennzeichnet werden, ins Zusatzschild zu übernehmen. Da darüber hinaus noch fahrtzweckbezogene Ausnahmen existieren, die von Kfz beansprucht werden, die auf Grund ihres äußeren Erscheinungsbildes weit überwiegend keiner besonderen Kennzeichnung bedürfen, kann das Plakettensymbol den Umfang der Ausnahmen nicht vollständig umschreiben. Der Regelungsumfang wird daher durch Erläuterung zum Zusatzschild eigens definiert. Zusätzlich werden die Hauptzeichen aufgeführt, die mit dem Zusatzschild versehen werden können.

4. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 49 Abs. 1 Nr. 20a)

Mit der Ergänzung wird die Pflicht zum Anlegen von Sicherheitsgurten in Reisebussen aus der Bußgeldbewehrung herausgelöst. Dies trägt dem Umstand Rechnung, daß wegen der Übergangsvorschriften der StVZO zunächst nur sehr wenige Busse tatsächlich mit Gurten ausgerüstet sein werden. Bei Bussen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 t sind dagegen die Verhältnisse mit dem Pkw direkt vergleichbar.

Zu Artikel 2 (Änderung der IntKfzV)

1. Zu Artikel 2 Nr. 1

Redaktionelle Anpassung. Der Standort für die neuen Vorschriften wurde im Hinblick darauf gewählt, daß § 3 bereits Sonderregelungen enthält.

2. Zu Artikel 2 Nr. 2

a) Zu § 3 Abs. 2

Die Regelung stellt klar, daß die nach dem Recht des Heimatstaates vorgeschriebenen Sicherheitsgurte auch bei vorübergehendem Verkehr im deutschen Hoheitsgebiet vorhanden sein müssen. Abgesehen davon, daß damit der kaum wahrscheinliche Ausbau untersagt wird, ist dies vor allem erforderlich, um die nach § 21a Abs. 1 StVO bestehende Gurtanlegepflicht zweifelsfrei auf Insassen ausländischer Kfz zu erstrecken. Das ist bisher fraglich, weil danach nur die vorgeschriebenen Gurte während der Fahrt angelegt sein müssen. Der Umfang der Vorschriftsmäßigkeit erschöpft sich für ausländische Kfz derzeit in den Bestimmungen des § 1 Abs. 2 IntKfzV. Die dort aufgeführten internationalen Übereinkommen enthalten keine Verpflichtung zur Ausrüstung mit Sicherheitsgurten.

b) Zu § 3 Abs. 3

Die Regelung dient der Umsetzung der Richtlinie 92/6/EWG in bezug auf Kfz aus dem EU- und EWR-Ausland, die vorübergehend im deutschen Hoheitsgebiet verkehren. Die genannte Richtlinie enthält die an verbindliche Fristen gebundene Verpflichtung der Mitgliedstaaten, dafür zu sorgen, daß die dort genannten Fahrzeuge (spezifiziert nach Art und Zulassungsdatum) nur noch dann im Straßenverkehr eingesetzt werden dürfen, wenn ein Geschwindigkeitsbegrenzer eingebaut ist, der die Geschwindigkeit auf die im einzelnen genannten Werte begrenzt. Die Richtlinie begründet für die Mitgliedstaaten zunächst die Pflicht, für diejenigen Fahrzeuge, die unter die Richtlinie fallen und im Hoheitsgebiet des jeweiligen Mitgliedstaates zugelassen sind oder zugelassen werden sollen, Ausrüstung und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern vorzuschreiben. Darüber hinaus begründet sie ausweislich der Präambel aber im Verhältnis der EU- und EWR-Mitgliedstaaten zueinander Ausrüstungs- und Betriebsvorschriften, die die im übrigen geltenden internationalen Verkehrsvereinbarungen ergänzen. Hierzu heißt es: „Eines der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik ist es, einheitliche Regeln für den grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft festzulegen ...". Die Richtlinie wollte mithin die Benutzungspflicht für Geschwindigkeitsbegrenzer auch für den internationalen Verkehr innerhalb der Gemeinschaft regeln. Das geht im übrigen

auch aus der Formulierung der Artikel 3 und 4 der Richtlinie hervor, die den Einsatz der betreffenden Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr der Gemeinschaft und nicht nur des Zulassungsstaates an das Vorhandensein und das Funktionieren des Geschwindigkeitsbegrenzers binden.

Bisher wurde davon ausgegangen, daß die Umsetzung in den Ausrüstungs- und Bauvorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten ausreicht, um die EU und EWR-weite Benutzung der Geschwindigkeitsbegrenzer tatsächlich sicherzustellen. Bei Straßenkontrollen hat sich allerdings gezeigt, daß zahlreiche ausländische Kfz, die der Richtlinie unterliegen, nicht mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgerüstet sind oder diese nicht ordnungsgemäß funktionieren. Das ist aus Gründen der Verkehrssicherheit, die mit dem Geschwindigkeitsbegrenzer gefördert werden soll, und aus Sicht der Wettbewerbsgleichheit nicht hinnehmbar. Deshalb wird jetzt für den vorübergehenden Verkehr im Inland eine Ausrüstungs- und Benutzungspflicht für Geschwindigkeitsbegrenzer in ausländischen Kfz normiert, die der Richtlinie 92/6/EWG unterfallen.

Da sich die Richtlinie jedoch nur an die Mitgliedstaaten wendet und deshalb für die Begründung unmittelbarer Rechtspflichten der Umsetzung bedarf sowie den Mitgliedstaaten hinsichtlich der technischen Vorschriften einen Gestaltungsspielraum überläßt, muß der Vorbehalt aufgenommen werden, daß die Geschwindigkeitsbegrenzer nach Maßgabe des Heimatstaatsrechts eingebaut und eingestellt sein müssen. Ein Kraftfahrzeugführer kann im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsbegrenzern nicht zur Verantwortung gezogen werden, falls sich erweisen sollte, daß die Richtlinie im Recht des Heimatstaates nicht oder nicht vollständig umgesetzt worden ist. Hierfür sind bislang jedoch keine Anzeichen vorhanden.

c) Zu § 3 Abs. 4

Die im deutschen Zulassungsrecht festgelegte Mindestprofiltiefe von 1,6 mm (§ 36 Abs. 2 Satz 4 StVZO) gilt, obwohl es sich um eine Betriebsvorschrift handelt, nicht für ausländische Kfz. Auch insoweit ist vielmehr - je nach Herkunftsland - das Wiener Übereinkommen oder das Int Abk. entscheidend. Nach dem Wiener Übereinkommen wird nur verlangt, daß die Räder der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger mit Luftreifen versehen sein müssen, deren Zustand

so sein muß, daß die Sicherheit einschließlich der Bodenhaftung selbst auf nasser Fahrbahn gewährleistet ist (Nummer 54 des Anhangs 5 zu Artikel 39 des Übereinkommens über den Straßenverkehr); das Int Abk. enthält keine vergleichbare Vorschrift. Besondere Regelungen für Kfz aus dem EU- und EWR-Ausland enthält die IntKfzV bisher nicht. Für sie gilt aber bereits seit 1989 außerdem die Richtlinie 89/459/EWG, die die Mitgliedstaaten verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um zu gewährleisten, daß die Reifen der im einzelnen aufgeführten Fahrzeugarten während der gesamten Dauer ihrer Nutzung auf der Straße eine Profiltiefe von mindestens 1,6 mm aufweisen. Dies muß von den in den Mitgliedstaaten zugelassenen Kfz und Anhängern auch beim vorübergehenden Verkehr im Inland verbindlich verlangt werden.

Wie schon beim Geschwindigkeitsbegrenzer ist allerdings der Vorbehalt aufzunehmen, daß die Kraftfahrer dann nicht zur Verantwortung gezogen werden können, falls sich erweist, daß der Heimatstaat die Richtlinie nicht oder nicht vollständig umgesetzt hat.

Zu Artikel 3 (Änderung der BKatV)

1. Zu Artikel 3 Nr. 1 (Nr. 5 BKat)

Folge der 13. Verordnung zur Änderung der StVO: Die Neuregelungen über das Verhalten an öffentlichen Verkehrsmitteln und Schulbussen verpflichten den Kraftfahrer unter bestimmten Voraussetzungen zum Fahren mit Schrittgeschwindigkeit. Die speziell auf Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen des § 20 StVO zugeschnittenen Bußgeldtatbestände (Nummern 23 und 24 BKat) beschränken sich auf Verstöße mit Behinderung oder Gefährdung von Fahrgästen. Soweit die StVO bisher in anderen Bestimmungen - wie in § 41 Abs. 2 Nr. 5 Satz 6 Buchstabe e - Schrittgeschwindigkeit vorschreibt, wird der folgenlose Verstoß als Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit behandelt. Wegen der Vergleichbarkeit der Zuwiderhandlungen ist Nummer 5 BKat deshalb auch auf die neue Vorschrift zu erstrecken.
Die dadurch entstehende Differenzierung nach Innerorts- und Außerortsverstößen, nach Fahrzeugarten und nach der Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit

ist tatangemessen. Innerorts liegt typischerweise das Gefährdungspotential wegen der Vielzahl sonstiger noch zu verarbeitender Reize und dem höheren Aufkommen an schwachen Verkehrsteilnehmern höher. Ebenso beim Kriterium der Fahrzeugart. Denn ein und dieselbe Überschreitungshöhe wiegt bei Lkw im Vergleich zu Pkw schon aufgrund der geringeren Bremsverzögerungswerte schwerer. Bei Kraftomnibussen z. B. kommt noch hinzu, daß durch den Verstoß notwendig werdende Gefahrenbremsungen die Sicherheit nicht nur der mit dem Schrittgeschwindigkeitsgebot hauptsächlich geschützten Kinder, sondern auch der im Kraftomnibus befindlichen Fahrgäste beeinträchtigt wird.

2. Zu Artikel 3 Nr. 2 (Nr. 23, 23.1, 23.2, 23a BKat)

Die Änderung paßt zunächst die in Nummer 23 BKat erfaßten Tatbestände an die Neuregelungen der 13. Verordnung zur Änderung der StVO an. Die Bußgeldbewehrung wird beibehalten. Des weiteren wird aber eine Verweisung auf Nummer 5 BKat vorgenommen, die der neu eingeführten Pflicht zum Fahren mit Schrittgeschwindigkeit Rechnung trägt. Denn es wäre nicht einsehbar, wenn demjenigen, der einen Fahrgast gefährdet oder behindert, geringere Sanktion als dem anderen drohen würde, der zwar die Schrittgeschwindigkeit erheblich überschreitet, Behinderung oder Gefährdung jedoch nicht verursacht. Mit der Verweisung wird dies gelöst. Dabei ist berücksichtigt, daß sich die in Nummer 5 vorgesehenen Regelsätze bei Hinzutreten von Gefährdung ohnehin nach Tabelle 4 des Anhangs erhöhen.

Der spezielle Gefährdungstatbestand in Nummer 23.2 ist gleichwohl unerläßlich, weil auch geringe Überschreitungen der Schrittgeschwindigkeit, die an sich nur Verwarnungsgeld nach sich ziehen würden, dann mit Geldbuße bedroht werden müssen, wenn dadurch Fahrgäste gefährdet werden.

Nummer 23a stellt einen Bußgeldregelsatz für die Mißachtung des in die StVO (§ 20 Abs. 3) neu eingeführten Überholverbotes von Omnibussen des Linienverkehrs und gekennzeichneten Schulbussen, das unter den dort näher bestimmten Voraussetzungen besteht, auf. Er orientiert sich am Verstoß gegen sonstige mit Verkehrszeichen (Zeichen 267, 277 StVO) angeordnete Überholverbote (lfd. Nummer 10 BKat).

Die Zuwiderhandlungen sind in ihrer Schwere vergleichbar, weil beide Verbote ortsbezogen, also nur für gefährliche Stellen, ergehen; im Falle des Überholverbotes von Bussen ist dies durch die verkehrsbehördliche Anordnung zur Betätigung des Warnblinklichts sichergestellt. Die Mißachtung ist gefährlich, da bei Annäherung eines Schulbusses an die Haltestelle Kinder, die ihn noch erreichen wollen, die Fahrbahn möglicherweise unvermittelt betreten.

3. Zu Artikel 3 Nr. 3 (Nr. 24, 24.1, 24.2 BKat)

Während die Nummern 23, 23.1 und 23.2 den Fall des Rechtsvorbeifahrens an öffentlichen Verkehrsmitteln erfassen, gelten die Nummern 24, 24.1 und 24.2 für das Linksvorbeifahren. Die Vergleichbarkeit der Verhaltensvorschriften verlangt analoge Bußgeldbewehrung. Dem trägt die Änderung Rechnung.

4. Zu Artikel 3 Nr. 4 (Nr. 24a, 24a.1, 24a.2 BKat)

Mit der Übernahme des Verstoßes gegen die Kindersicherungspflicht in Gestalt der Mitnahme von Kindern in Kfz ohne jegliche Sicherung in den Bußgeldkatalog soll die Beachtung der betreffenden Vorschriften verbessert werden. Die Notwendigkeit besteht, weil noch immer zu viele Kinder völlig ungesichert in Kfz mitgenommen werden. Zwar deutet die im Juni 1997 erhobene Stichprobe der BASt auf einige positive Tendenzen hin. So ist in der vorliegenden Studie die nur für den Innerortsbereich festgestellte Quote für die Sicherung von Kindern in speziellen Kindersitzen im Vergleich zu 1996 von 54 % auf 63 % gestiegen. Zugleich sank die Gesamtsicherungsquote dort aber von 87 % auf 84 %. Auch bezogen auf die sonstigen Straßenarten kann die Gesamtsicherungsquote, die - abgesehen von statistischen und regionalen Schwankungen - im Querschnitt seit Jahren bei knapp 90 % verharrt, nicht befriedigen. Die auch in der Juni-Erhebung der BASt bestätigte Stagnation zeigt, daß offensichtlich die von den Bundesländern intensivierte Überwachung und die von Bund und Ländern verstärkt durchgeführte Aufklärungsarbeit durch die Androhung spürbarer Sanktionen unterstützt werden muß.

Für die Tatbestandsbeschreibung waren folgende Erwägungen maßgeblich:

a) Es wird die Nichtsicherung von Kindern ungeachtet ihres Alters erfaßt. Der Bußgeldtatbestand geht insoweit davon aus, daß der Kraftfahrzeugführer in jedem Falle für die ordnungsgemäße Sicherung zumindest der schuldunfähigen Kinder zu sorgen hat und hierfür auch zur Verantwortung gezogen werden kann; sei es bei den bis zu 12jährigen, die kleiner als 150 cm sind, nach § 21 Abs. 1a Satz 1 StVO oder bei den 12- und 13jährigen und den bis zu 12jährigen, die größer als 150 cm sind, aufgrund seiner Garantenstellung nach § 8 OWiG i. V. m. § 21a Abs. 1 Satz 1 StVO (vgl. VkBl. 1986 S. 508).

   Bei der Höhe der Regelsanktion kann eine Unterscheidung zwischen denjenigen Fällen, in denen das Kind in einer speziellen Rückhalteeinrichtung gesichert sein muß, und denjenigen, in denen aufgrund der Körpergröße bereits der gewöhnliche Gurt verwendet werden kann, nicht in Betracht kommen. Der Vorwurf ist bei beiden Begehungsvarianten identisch. Eine andere Frage ist die Behandlung der ungesicherten Beförderung Heranwachsender. Anders als bei den Schuldunfähigen kommt es hier auf die Einzelfallgestaltung an, weil grundsätzlich die eigene Verantwortung für das Gurtanlegen besteht. Die Erstreckung des Tatbestandes ist jedoch nicht ausgeschlossen, wenn sich dennoch Garantenpflichten ergeben. Das hängt hauptsächlich vom Grad der sittlichen und geistigen Reife des Jugendlichen ab (§ 12 Abs. 1 Satz 2 OWiG) und ist einer pauschalen Würdigung daher nicht zugänglich.

b) Die Ausnahme für Kraftomnibusse folgt der Änderung des § 49 Abs. 1 Nr. 20a StVO.

c) Neben der Verantwortung des Fahrers (z.B. in Pkw) kann auch diejenige weiterer Personen bestehen. So werden in aller Regel die das Kind begleitenden Eltern oder sonstige Sorgeberechtigte ebenso für die ordnungsgemäße Sicherung zu sorgen haben. Wer insoweit bei mangelnder Sicherung als Täter in Betracht kommt, ergibt sich aus § 8 OWiG.

d) Der Tatbestand beschränkt sich auf das Fehlen jeglicher Sicherung, weil sonst (wie z. Z. in Nummer 63.2 VerwarnVwV) auch die weniger schwerwiegenden

Fallgestaltungen (z. B. Sicherung der Kinder in einer amtlich nicht genehmigten, möglicherweise aber geeigneten Rückhalteeinrichtung) erfaßt würden. Das wäre bei 80 DM Bußgeld und Punkteeintragung unangemessen.

e) Es wird eine Bewertungseinheit bei Beförderung mehrerer Kinder unter Verstoß gegen die Sicherungspflichten eingeführt, um zu verhindern, daß für jedes nicht gesicherte Kind ein Punkt im Verkehrszentralregister einzutragen wäre. Das erschiene wegen der eingriffsintensiven Maßnahmen bei Erreichen der im Fahrerlaubnisrecht vorgesehenen Punkteschwellen nicht gerechtfertigt. Der erhöhte Tatvorwurf wird durch die differenzierte Bußgeldbewehrung berücksichtigt.

f) Die Gleichbehandlung der Sicherungspflicht in Kfz und der Schutzhelmtragepflicht trägt dem vergleichbaren Gefährdungspotential Rechnung.

5. Zu Artikel 3 Nr. 5 (Nr. 49 BKat)

Redaktionelle Anpassung an den mit der 23. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften eingeführten Sonderfall des Fahrens ohne Zulassung in Gestalt der Inbetriebnahme des Fahrzeuges außerhalb des saisonalen Zulassungszeitraums.

6. Zu Artikel 3 Nr. 6 (Nr. 50 BKat)
Folge der 23. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

7. Zu Artikel 3 Nr. 7 (Nr. 52 BKat)
Folge der 15. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

8. Zu Artikel 3 Nr. 8 (Nr. 64 BKat)
Folge der 23. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

9. Zu Artikel 3 Nr. 9 (Nr. 64a, 64b, 64c BKat)

Mit der 15. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wurde die Ausrüstung mit Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Fahrzeugarten verbindlich vorgeschrieben. Die für Nachrüstungen von ausschließlich innerstaatlich verkehrenden Fahrzeugen mit der 50. Ausnahmeverordnung gewährte Übergangsregelung ist am 31. Dezember 1995 ausgelaufen. Hindernisse für die Überwachung bestehen demnach nicht mehr. Zur Sicherstellung der bundeseinheitlichen Ahndung werden für die wesentlichen Verstoßarten Regelsätze für Geldbußen aufgestellt. Das ist unerläßlich, weil Manipulationen trotz der geringen Abstände der Fahrzeuguntersuchungen nicht ausgeschlossen werden können. Die Regelsätze orientieren sich an folgendem:

Verstöße gegen die Ausrüstungspflicht mit Geschwindigkeitsbegrenzern oder die Inbetriebnahme der Fahrzeuge unter Verstoß hiergegen sind hinsichtlich des objektiven Tathergangs und der Tatschwere mit denjenigen Zuwiderhandlungen vergleichbar, die sich gegen Vorschriften über den technischen Zustand der Fahrzeuge richten. Für diese droht der BKat einheitlich 100,- DM Geldbuße beim Verstoß des Fahrers (vgl. Nr. 43, 54a, 62) und 150,- DM Geldbuße beim Verstoß des Halters (vgl. Nr. 51.2, 54, 54b) an. Ebenfalls im Bußgeldbereich ist der Verstoß des Halters gegen die vorgeschriebene Prüfung des Geschwindigkeitsbegrenzers anzusiedeln. Die Zuwiderhandlung ist zwar mit der Fristversäumnis bei der Hauptuntersuchung vergleichbar; die Pflicht zur Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzer trifft im Unterschied dazu allerdings fast ausschließlich Halter, die die Fahrzeuge zu rein gewerblichen Zwecken betreiben; das steigert das Maß der Verantwortung. Die Bußgeldschwelle wird deshalb bereits nach einem Monat Fristversäumnis erreicht. Einfachen Nachlässigkeiten, die sich in geringer Fristversäumnis ausdrükken und daher weniger vorwerfbar sind, wird entsprochen, indem für die Fristversäumnis bis zu einem Monat Verwarnungsgeld angedroht wird.

Nummer 64a BKat wird im Interesse der Gleichbehandlung auch auf ausländische Kraftfahrzeuge erstreckt. Die notwendige Rechtsgrundlage wurde mit der Änderung der IntKfzV (Artikel 3 dieser Verordnung) geschaffen. In Betracht kommen insoweit allerdings nur die Verstöße des Fahrers. Die ausdrückliche und gesonderte Erwähnung der ausländischen Kfz in der BKatV ist unerläßlich, weil bei nur analoger Anwendung des Bußgeldtatbestandes für inländische Kraftfahrer die Ungleichbehandlung bei der Punktebewertung erfolgen würde.

10. Zu Artikel 3 Nr. 10 (Nr. 64d BKat)

Systematische Anpassung.

11. Zu Artikel 3 Nr. 11 (Nr.65 Bkat)

Anpassung an die übliche und auch in Juris verwendete Abkürzung.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Artikel 4 enthält die Inkrafttretensvorschrift.

Bundesrat Drucksache **328/98** (Beschluß)

29.05.98

Beschluß
des Bundesrates

Neunundzwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 726. Sitzung am 29. Mai 1998 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 3 Nr. 01 -neu- und Nr. 02 - neu - (§ 1 Abs. 2 BKatV)

   In Artikel 3 sind vor Nummer 1 folgende Nummern 01-neu- und 02 -neu- einzufügen:

   '01. In § 1 Abs. 2 werden die Wörter "Nummern 68.1 und 68.2" durch die Wörter "Nummern 68.1 , 68.2, 70.1 und 70.2" ersetzt.

   02. In § 2 Abs. 3 werden die Wörter "Nummern 68, 68.1 und 68.2" durch die Wörter "Nummern 68, 68.1, 68.2, 70, 70.1 und 70.2" ersetzt.'

   Als Folge

   sind in Artikel 3 in der Eingangsformel die Wörter

   "Anlage zu § 1 Abs. 1 der" zu streichen.

   Begründung:

   Anpassung an die für Verstöße gegen das Drogenverbot eingeführten Regelfahrverbote des Bußgeldkataloges.

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax 0228/3820844
ISSN 0720-2946

2. Zu Artikel 3 Nr. 9 (Lfd. Nr. 64d - neu - BKat)

In Artikel 3 Nr. 9 ist nach lfd. Nr. 64c folgende Nummer 64d - neu - anzufügen:

"64d	Fahrzeug in Betrieb genommen, obwohl das vorgeschriebene amtliche oder rote Kennzeichen oder das Kurzzeitkennzeichen fehlte	§ 18 Abs. 4 Satz 1, 2 § 28 Abs. 1 Satz 3 § 60 Abs. 2 Satz 1 Halbsatz 1, auch i.V.m. § 28 Abs. 2 Satz 1 § 60 Abs. 5 Satz 1 Halbsatz 1 § 69a Abs. 2 Nr. 4	80"

Als Folge

- die Nummer 10 wie folgt zu fassen:

  "10. Die bisherige Nummer 64a wird Nummer 64e.";

- die bisherige Nummer 64b zu streichen.

Begründung:

Die Änderung stellt sicher, daß die vom Bundesrat am 08.05.98 für diesen Tatbestand beschlossene Regelgeldbuße in Höhe von 80 DM auch beim Fahren ohne das mit der 27. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften eingeführte Kurzzeitkennzeichen gilt.

3. Zu Artikel 3 nach Nummer 11 (Lfd. Nr. 68 BKat)

In Artikel 3 ist nach Nummer 11 folgende Nummer 11a - neu - anzufügen:

'11a. Nummer 68 wird wie folgt geändert:

a) Die Tatbestandsspalte wird wie folgt gefaßt:

"Kraftfahrzeug geführt mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,4 mg/l oder mehr oder mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr oder mit einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt".

b) Die StVG-Spalte wird wie folgt gefaßt:

"§ 24 a Abs. 1 Nr. 1"

...

Begründung:

Die Änderung paßt den Tatbestand an die in das Straßenverkehrsgesetz aufgenommene Atemalkoholkonzentration, die der 0,8-Promille-Grenze entspricht, an (BGBl. I 1998, S.795). Für den Wiederholungsfall gilt folgendes: Der Wiederholungsfall nach Nummern 68.1 und 68.2 BKat liegt auch vor, wenn mit der Vortat gegen die 0,5-Promille-Grenze oder das Drogenverbot verstoßen wurde. Das ist sachgerecht, weil der Gesetzgeber die Sanktion für die eingeführte 0,5-Promille-Grenze zwar lediglich als weniger einschneidenden Denkzettel verstanden wissen wollte, so daß auch die wiederholte Zuwiderhandlung im Bereich zwischen 0,5 und 0,8 Promille in der Regel nicht höher als mit dem gesetzlich bestimmten Regelsatz geahndet werden kann. Derjenige, der diese Vorschrift bereits mißachtet hat und trotz des Denkzettels danach gegen die 0,8-Promille-Grenze verstößt, hat aber - ebenso wie der andere, der schon im ersten Fall die 0,8-Promille-Grenze mißachtet und hierfür einschneidende, entsprechend höhere Sanktionen erhalten hat - bewiesen, daß es ihm an der nötigen Rechtstreue ermangelt.

Das gleiche gilt für Personen, die zunächst unter Wirkung von Drogen und dann unter Verstoß gegen die 0,8-Promille-Grenze Kraftfahrzeuge führen sowie umgekehrt für diejenigen, die zunächst gegen die 0,8-Promille-Grenze und anschließend gegen die Drogenregelung verstoßen haben (vgl. Nr. 70 BKat).

Das Zusammenwirken der Nummern 68, 69 und 70 BKat führt mit Blick auf die besondere Bedeutung, die der Gesetzgeber der 0,5-Promille-Grenze eingeräumt hat ("Schuß vor den Bug"), dazu, daß derjenige, der zunächst gegen die 0,5-Promille-Grenze verstößt und danach entweder die 0,8-Promille-Grenze oder das Drogenverbot mißachtet, bei der Sanktionszumessung als Wiederholungstäter behandelt wird. Das folgt den vorstehenden Überlegungen zur mangelnden rechtstreuen Gesinnung. Bei demjenigen, der zunächst gegen das Drogenverbot oder gegen die 0,8-Promille-Grenze und danach gegen die 0,5-Promille-Grenze verstößt, fällt dies für die Sanktionshöhe dagegen nicht - jedenfalls nicht von vornherein nach dem Bußgeldkatalog - ins Gewicht. Denn aus dem nachfolgenden weniger bedeutsamen Verstoß kann nicht ohne weiteres darauf geschlossen werden, daß die vorangegangene Ahndung ihr Ziel verfehlt hat. Es mag Fälle geben, die - insbesondere bei deutlicher Überschreitung der 0,5-Promille-Grenze - eine andere Beurteilung nahelegen. Diese können aber außerhalb des Regelfalles im Rahmen der Einzelfallwürdigung sachgerecht behandelt werden.

4. Zu Artikel 3 nach Nummer 11a - neu - (Lfd. Nr. 69 neu - BKat)

In Artikel 3 ist nach Nummer 11a - neu - folgende Nummer 11b - neu - anzufügen:

'11b. Nach Nummer 68.2 wird folgende Nummer 69 angefügt:

...

"69	0,5 Promille-Grenze Kraftfahrzeug geführt mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l bis weniger als 0,4mg/l oder mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille bis weniger als 0,8 Promille oder mit einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt.	§ 24a Abs. 1 Nr. 2	200"'

Begründung:

Der neue Tatbestand übernimmt den für die 0,5-Promille-Grenze bereits gesetzlich bestimmten Bußgeldregelsatz von 200 DM für fahrlässige Begehung in den Bußgeldkatalog. Die nochmalige und deklaratorische Erwähnung im Katalog ist für die Praxis der Bußgeldbehörden nötig und kommt den Interessen der Kraftfahrer an einem möglichst leicht durchschaubaren Ahndungssystem entgegen. Denn nachdem der Bußgeldkatalog die häufigsten und wesentlichsten Verkehrsverstöße enthält, besteht die Erwartung, dort auch den Bußgeldregelsatz für den Verstoß gegen die 0,5-Promille-Grenze vorzufinden. Daß der Gesetzgeber die Regelung unmittelbar im Straßenverkehrsgesetz getroffen hat, sollte nicht zu Lasten der bewährten Transparenz des Ahndungssystems gehen.

5. Zu Artikel 3 nach Nummer 11b - neu - (Lfd. Nr. 70 - neu -, 70.1 - neu - und 70.2 - neu - BKat)

In Artikel 3 ist nach Nummer 11b - neu - folgende Nummer 11c - neu - anzufügen:

'11c. Nach Nummer 69 werden folgende Nummern angefügt:

"70	Berauschende Mittel Kraftfahrzeug unter der Wirkung eines in der Anlage zu § 24 a Abs. 2 StVG genannten berauschenden Mittels geführt	§ 24a Abs. 2 Satz 1 i.V.m. Abs. 3	500 Fahrverbot 1 Monat
70.1	bei Eintragung von bereits einer Entscheidung		1000 Fahrverbot 3 Monate

...

70.2	bei Eintragung von bereits mehreren Entscheidungen nach § 24a, §§ 316 oder 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a StGB im Verkehrszentralregister	1500 Fahrverbot 3 Monate

Begründung:

Aufnahme von Bußgeldregelsätzen und Bestimmung der Dauer des Regelfahrverbotes bei Zuwiderhandlungen gegen das Drogenverbot. Die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ist allgemein gesehen im Hinblick auf Schwere und Bedeutung mit den Verstößen gegen die 0,8-Promille-Grenze vergleichbar, wofür auch die vom Gesetz selbst in § 24a Abs. 4 Satz 1 StVG festgelegte gemeinsame Bußgeldobergrenze von 3.000 DM spricht.

6. Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Artikel 4 ist wie folgt zu fassen:

'Artikel 4

Inkraftreten

Diese Verordnung tritt mit Ausnahme des Artikels 3 Nr. 01, 02 und 11c am (Einsetzen: erster Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) 1998 in Kraft.

Artikel 3 Nr. 01, 02 und 11c treten am (Einsetzen: Datum des Inkrafttretens des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes - BGBl. I 1998, S. 810) in Kraft."

Begründung:

Anpassung der Inkrafttretensvorschrift an die Änderungen.