

23.06.97

**Empfehlungen**  
der Ausschüsse

VP - Fz - In - U

zu Punkt der 714. Sitzung des Bundesrates am 04.07.97

Vierundzwanzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

**A**

Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP) und der Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In)

empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

VP

Sachzusammenhang mit Ziffern 4, 6 und 8 der Drs. 375/1/97

1. Zu Artikel 1 nach Nummer 1 (§ 3, 4, 7, 17, 18 und 39 StVO)

Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc - neu - (§ 41 Abs. 2 StVO)

Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd - neu - (§ 41 Abs. 2 StVO)  
Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee - neu - (§ 41 Abs. 2 StVO)

Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 42 Abs. 6 StVO)

Zu Artikel 1 nach Nummer 6 (§ 42 Abs. 7 StVO)

Nach Artikel 2

- a) In Artikel 1 ist nach Nummer 1 folgende Nummer 1a - neu - einzufügen:

**Ausgeliefert am 24. JUNI 1997**

(noch Ziffer 1)

'1a. In § 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchstaben a, b und c,  
in § 4 Abs. 3,  
in § 7 Abs. 3,  
in § 17 Abs. 4,  
in § 18 Abs. 5 Nr. 1 und  
in § 39 Abs. 3;  
wird jeweils die Angabe "2,8 t" durch die Angabe "3,5 t" ersetzt.'

- b) In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a ist nach Doppelbuchstabe bb folgender Doppelbuchstabe cc anzufügen:

'cc) In Nummer 6 wird bei den Bestimmungen zu Zeichen 253 die Angabe "2,8 t" durch die Angabe "3,5 t" ersetzt.'

- c) In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a ist nach Doppelbuchstabe cc - neu - folgender Doppelbuchstabe dd - neu - anzufügen:

'dd) In Nummer 6 wird bei den Bestimmungen zu Zeichen 273 in Satz 1 die Angabe "2,8 t" durch die Angabe "3,5" ersetzt.'

- d) In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a ist nach Doppelbuchstabe dd - neu - folgender Doppelbuchstabe ee - neu - anzufügen:

'ee) In Nummer 7 wird bei den Bestimmungen zu Zeichen 277 die Angabe "2,8 t" durch die Angabe "3,5" ersetzt.'

- e) In Artikel 1 Nr. 6 ist vor Buchstabe a folgender Buchstabe 0a einzufügen.

'0a) In Buchstabe d wird die Angabe "2,8 t" durch die Angabe "3,5 t" ersetzt.'

(noch Ziffer 1)

f) In Artikel 1 ist nach Nummer 6 folgende Nummer 7 - neu - anzufügen:

'7. In § 42 Abs. 7 wird bei den Bestimmungen zu Zeichen 388 die Angabe "2,8 t" durch die Angabe "3,5 t" ersetzt.'

g) Nach Artikel 2 sind folgende Artikel 2a - neu - und 2b - neu - einzufügen:

#### Artikel 2a

Änderung der Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen (Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung):

In § 1 Abs. 1 Satz 1 der Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung vom 21. November 1978 (BGBl. I S. 1824) wird die Angabe "2,8 t" durch die Angabe "3,5 t" ersetzt.

#### Artikel 2b

Die Anlage zu § 1 Abs. 1 der Verordnung über Regelsätze für Geldbußen und über die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung-BKatV) vom 4. Juli 1989 (BGBl. I S. 1305, ber. S. 1447), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 14. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2043) wird wie folgt geändert:

"In Nummer 7 wird in der Tatbestandsspalte die Angabe "2,8 t" durch die Angabe "3,5 t" ersetzt.'

#### Als Folge

sind in der Eingangsformel (der Drucksache 374/97) nach den Wörtern "(BGBl. I S. 927)" die Wörter "und des § 26a des Straßenverkehrsgesetzes der durch Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090) eingefügt worden ist" einzufügen.

(noch Ziffer 1)

Begründung :

Das geltende Recht unterwirft Pkw und Kraftfahrzeuge bis zu 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht den gleichen Vorschriften. Grund ist die "technische Vergleichbarkeit". Die technische Fortentwicklung der Fahrzeuge gestattet es heute, auch Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5 t mit den Pkw gleich zu behandeln, die Verkehrssicherheit wird nicht beeinträchtigt. Einer generellen Anhebung der Gewichtsgrenze von 2,8 t auf 3,5 t steht damit nichts im Wege.

Zudem ist die Anhebung der Gewichtsgrenze auch aus rechtssystematischen Gründen zu befürworten. Aufgrund der 2. EG-Führerscheinrichtlinie wird die Bundesrepublik Deutschland die international übliche Einteilung der Fahrerlaubnisklassen einführen. Die Grenze zwischen der Pkw-Klasse B (bisher Klasse 3) und der Lkw-Klasse C (bisher Klasse 2) verläuft dann bei einem zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges von 3,5 t (bisher 7,5 t). Die Anhebung der Gewichtsklasse von 2,8 t auf 3,5 t führt so zu einer Harmonisierung der verhaltensrechtlichen mit den fahrerlaubnisrechtlichen Bestimmungen.

2. Zu Artikel 1 nach Nummer 3 (§ 16 Abs. 1 StVO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 3 folgende Nummer 3a - neu - einzufügen:

'3a. In § 16 Abs. 1 Nr. 2 werden am Ende folgende Wörter eingefügt:

" , z. B. bei Annäherung an einen Stau oder bei besonders langsamer Fahrgeschwindigkeit auf Autobahnen und anderen schnell befahrenen Straßen"

Begründung:

Die wissenschaftliche Auswertung schwerer Unfälle auf Autobahnen hat ergeben, daß Fahrzeuge, die im Verhältnis zum allgemeinen Verkehrsablauf extrem langsam fahren, eine besondere Gefahr darstellen. Deshalb hat sich bei den Benutzern der Autobahn mit Recht die Übung herausgebildet, bei Annäherung an einen erkennbaren Stau Warnblinklicht einzuschalten. Dadurch werden nachfolgende Fahrzeuge wirksam gewarnt. Eine ähnliche Gefahrensituation besteht dann, wenn Fahrzeuge auf schnell befahrenen Straßen extrem langsam fahren, z. B. an Steigungen oder aufgrund technischer Probleme. Hier ist allerdings die Übung, Warnblinklicht einzuschalten, noch nicht verbreitet. Um die genannten Gefahren soweit möglich zu vermindern, sollen in § 16 Abs. 1 Nr. 2 StVO beide Sachverhalte als Beispiele aufgeführt werden, ohne daß dadurch die Vorschrift materiell verändert wird. Die beispielhafte Nennung ist geeignet, sachgerechtes Verhalten zu fördern. Ebenso besteht die Möglichkeit, diese Fälle im Rahmen der Ausbildung und Prüfung von Fahrerlaubnisbewerbern noch deutlicher als bisher zu behandeln.

VP  
In

- in 3. Zu Artikel 1 Nr. 3b - neu - und Nummer 11 - neu - (§ 17 Abs. 4b - neu - und § 49 Abs. 1 Nr. 17 StVO)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nach der neuen Nummer 3a ist folgende Nummer 3b einzufügen:

'3b. In § 17 wird nach Absatz 4 a folgender Absatz 4 b eingefügt:

"(4 b) Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t müssen an der Rückseite Tafeln nach der ECE-Regelung Nr. 70 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Tafeln zur hinteren Kennzeichnung schwerer und langer Fahrzeuge vom 27. Juni 1994 (BGBl. 1994 II S. 970) oder Warntafeln (§ 43 Abs. 4, Zeichen 630) führen. Werden Anhänger mitgeführt, so sind die Tafeln an der Rückseite des Anhängers zu führen" '.

- b) Nach Nummer 10 - neu - \*) ist folgende Nummer 11 - neu - anzufügen:

'11. § 49 Abs. 1 Nr. 17 wird wie folgt gefaßt:

"17. die Beleuchtung, das Stehenlassen unbeleuchteter Fahrzeuge sowie die Kennzeichnung der Rückseite von Lastkraftwagen und Anhängern nach § 17," '.

Begründung:

zu Buchstabe a

Da eine feste Anbringung der Tafeln an der Karosserie der Fahrzeuge nicht verlangt wird, handelt es sich nicht um eine Ausrüstungsvorschrift, sondern um eine Verhaltensvorschrift (entsprechend der Regelung in § 17 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 43 Abs. 4 StVO, § 33 Abs. 4 BOKraft). Solche Vorschriften können national eingeführt werden und betreffen dann auch ausländische Fahrzeuge im internationalen Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland. Die ECE-Tafeln sind bereits nach geltendem nationalen Recht zugelassen (§ 53 Abs. 10 Nr. 2 StVZO).

Im März 1997 hat die Working Party Nr. 29 der ECE eine Regelung über Umrißmarkierungen an Lastkraftwagen beschlossen (Doc. TRANS 564), die voraussichtlich im Herbst 1998 für die Bundesrepublik Deutschland Anwendung finden wird. Ab diesem Zeitpunkt kann für Fahrzeuge, die mit Umrißmarkierungen nach der ECE-Regelung ausgestattet sind, auf Sicherheitstafeln verzichtet werden (durch Ausnahmereverordnung oder durch

---

\*) vgl. Ziff. 10

(noch Ziffer 3)

Ergänzung des § 17 Abs. 4b StVO). Es ist jedoch im Interesse der Verkehrssicherheit nicht vertretbar, auf Maßnahmen insgesamt bis zum Inkrafttreten der beabsichtigten ECE-Regelung zu verzichten. Für das Transportgewerbe bedeutet die neue Vorschrift des § 17 Abs. 4b StVO keine ins Gewicht fallende Belastung.

zu Buchstabe b

Folgeänderung.

VP

4. Zu Artikel 1 nach Nummer 4 (§§ 39 und 40 StVO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 4 folgende Nummer 4a einzufügen:

'4a. In § 39 wird vor Absatz 1 folgender Absatz 01 eingefügt:

"(01) Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist."

Als Folge

ist in § 40 Abs. 1 der Satz 2 zu streichen.

Begründung:

In der Bundesrepublik Deutschland war in der zurückliegenden Zeit ein zunehmender Trend zur Regelung aller Verkehrssituationen durch Verkehrszeichen festzustellen. Sie gehört inzwischen zu den Ländern mit der höchsten Verkehrszeichendichte. Diese übermäßige Beschilderung im Straßenverkehr führt zu einer allgemeinen Überforderung und Ablenkung der Verkehrsteilnehmer sowie zu Akzeptanzproblemen bei der Beachtung von Verhaltensvorschriften. Zugleich hat dies zu einer unerwünschten Abwertung der grundlegenden gesetzlichen Verhaltensvorschriften im Straßenverkehr im Bewußtsein der Verkehrsteilnehmer und damit zu einer Minderung der Bereitschaft zu einer eigenverantwortlichen Beurteilung der Verkehrssituation und der sich daraus ergebenden Verhaltensweise geführt. Die Verkehrsministerkonferenz hatte daher am 21./22. März 1996 beschlossen, daß eine effektive Reduzierung der Verkehrszeichenbeschilderung vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend geboten sei.

Sachzusammenhang mit Ziffern 8 und 9 sowie mit Ziffer 1 der Drs. 375/1/97

(noch Ziffer 4)

Der neue Absatz 01 von § 39 trägt dem Rechnung. Er verdeutlicht den Verkehrsteilnehmern die vorrangige Bedeutung der allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften und daraus folgend die Subsidiarität der Verkehrszeichenanordnung. Zugleich verweist er auf die Verpflichtung der Kraftfahrer zum eigenverantwortlichen Verhalten im Straßenverkehr.

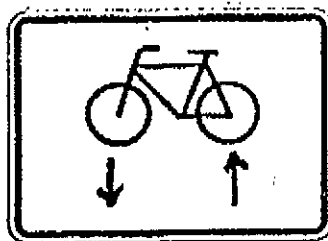
Durch die generelle, auf alle Verkehrszeichen bezogene Regelung in § 39 Abs. 01 und § 45 Abs. 9 (neu) ist der lediglich auf Gefahrzeichen bezogene Satz 2 von § 40 Abs. 1 entbehrlich geworden.

In 5. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa<sub>1</sub> - neu - (§ 41 Abs. 2 Nr. 2 StVO)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a ist nach Doppelbuchstabe aa folgender Doppelbuchstabe aa<sub>1</sub> einzufügen:

'aa<sub>1</sub>) In Nummer 2 werden der Erläuterung zu Zeichen 220 folgende Sätze 2 bis 4 angefügt:

"Ist in einer Einbahnstraße mit geringer Verkehrsbelastung die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Verkehrszeichen auf 30 km/h oder weniger begrenzt, so kann durch das Zusatzschild



versuchsweise bis zum 31. Dezember 2000 Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen werden. Das Zusatzschild ist dann auch bei Zeichen 353 anzubringen. Aus der entgegengesetzten Richtung ist dann bei Zeichen 267 das Zusatzschild "Radfahrer (Sinnbild) frei" anzubringen."

Als Folge sind in der Eingangsformel nach den Worten "(BGBl. I S. 927)," die Worte "des § 6 Abs. 1 Nr. 16 des Straßenverkehrsgesetzes, Nummer 16 eingefügt durch das Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413)," einzufügen.

...

(noch Ziffer 5)

**Begründung:**

Nach der Straßenverkehrs-Ordnung darf in Einbahnstraßen Fahrzeugverkehr in der Gegenrichtung nicht zugelassen werden. Die vorgeschlagene Regelung ermöglicht im Rahmen eines befristeten Versuchs die Zulassung von gegenläufigem Radfahrverkehr unter engen Voraussetzungen. Damit sollen Erfahrungen gesammelt werden, ob eine solche Maßnahme bei Abwägung aller Interessen, insbesondere der Sicherheit des Straßenverkehrs, vertretbar ist.

In 6. Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 42 Abs. 5 und 8 StVO)

Artikel 1 Nr. 6 ist wie folgt zu fassen:

'6. § 42 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 5 wird nach der Bezeichnung der Zeichen 332/333 folgende Erläuterung eingefügt:

"Mehr als vier Ziele dürfen auf dem Zeichen 332 nicht angegeben werden. Als Ziele dürfen nur Städte und Gemeinden angegeben werden; Hinweise auf Flughäfen, Messen und Häfen sind jedoch zulässig."

- b) Absatz 6 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

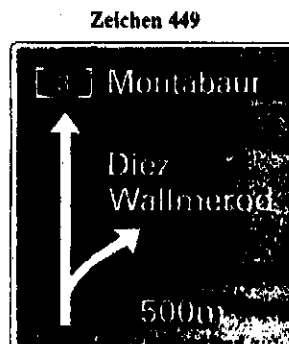
aa) - wie Nummer 6 Buchstabe a der Vorlage -

bb) - wie Nummer 6 Buchstabe b der Vorlage -

- c) In Absatz 8 Nr. 3 ist der zweite Spiegelstrich wie folgt zu fassen:

"- den Vorwegweiser

Zeichen 449



Die Erläuterung zu Zeichen 332/333 gilt entsprechend." '



(noch Ziffer 6)

Begründung:

zu Buchstabe a:

Im Interesse der Verkehrssicherheit auf Autobahnen, insbesondere im Hinblick auf die dort gefahrenen hohen Geschwindigkeiten, ist eine Beschränkung der Zielangaben auf nicht mehr als vier Ziele geboten.

zu Buchstabe c:

Folgeänderung.

VP

7. Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 42 StVO)

Artikel 1 Nr. 6 ist wie folgt zu fassen:

'6. § 42 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 6 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

aa) ... siehe Buchstabe a der Regierungsvorlage ...

bb) ... siehe Buchstabe b der Regierungsvorlage ...

b) In Absatz 7 werden das Zeichen 368 und die Erläuterung zu diesem Zeichen gestrichen.'

Begründung:

Die Bedeutung des Zeichens 368, die Fahrzeugführer über die Frequenzen der Verkehrsfunksender zu informieren und ihnen so die Einstellung einer solchen Frequenz im Autoradio zu ermöglichen, ist durch die technische Entwicklung überholt worden. Die Autoradios besitzen seit Jahren eine automatische Frequenzeinstellung, die eine manuelle Einstellung des Senders mit Verkehrsfunkdurchsage entbehrlich macht. Die Mehrzahl der in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge verfügt bereits über ein Radio mit einer solchen automatischen Frequenzeinstellung. Der Anteil der entsprechend ausgestatteten Autoradios nimmt stetig zu. Damit entfällt die Zielsetzung des Zeichens 368. Hinzu kommt, daß gegenüber dem Zeitpunkt der Einführung des Zeichens 368 die Zahl der Sender, die Verkehrsfunkdurchsagen ausstrahlen, erheblich zugenommen hat. Eine Angabe aller Sender auf den Hinweiszeichen hätte eine Überbeschilderung zur Folge und wäre mit dem beabsichtigten Zweck, die Fahrzeugführer im schnellen Kraftfahrzeugverkehr auf einen Blick über den

(noch Ziffer 7)

für sie maßgebenden Verkehrsfunksender zu informieren, nicht zu vereinbaren. Die Vielzahl der unterschiedlichen Frequenzangaben hätte letztlich zur Folge, daß den Fahrzeugführern die Senderwahl nicht erleichtert, sondern erschwert werden würde. Die Streichung des Zeichens 368 ist daher eine zwangsläufige Folge der geänderten Verhältnisse im technischen Bereich und im Hörfunk.

VP 8. Zu Artikel 1 nach Nummer 7 - neu -\*) (§ 43 Abs. 1 StVO)

Sachzu-  
sammen-  
hang mit  
Ziffern 4  
und 9

In Artikel 1 ist nach Nummer 7 - neu - folgende Nummer 8 - neu - anzufügen:

'8. In § 43 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

"§ 39 Abs. 01 gilt entsprechend."

Begründung:

Auf die Begründung zu § 39 Abs. 01 wird verwiesen. Der dort auf Verkehrszeichen bezogene Grundsatz muß gleichermaßen auch für Verkehrseinrichtungen gelten.

Deshalb ist auch § 43 Abs. 1 entsprechend zu ergänzen.

VP 9. Zu Artikel 1 nach Nummer 8 - neu - (§ 45 Abs. 9 StVO)

Sachzu-  
sammen-  
hang mit  
Ziffern 4  
und 8

In Artikel 1 ist nach Nummer 8 - neu - folgende Nummer 9 - neu - anzufügen:

'9. In § 45 wird folgender Absatz 9 angefügt:

"(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Gefahrzeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muß."

---

\*) vgl. Ziff. 1 Buchstabe f

(noch Ziffer 9)

Begründung:

Neben der Änderung des § 39 bedarf es auch einer korrespondierenden Ergänzung des § 45 durch einen neuen Absatz 9. Auf die Begründung zu § 39 Abs. 01 und § 43 Abs. 1 Satz 2 (neu) wird verwiesen. Während die genannten Normen an die Verkehrsteilnehmer adressiert sind, verpflichtet der neue Absatz 9 von § 45 StVO die zuständigen Behörden, bei der Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen restriktiv zu verfahren und stets nach pflichtgemäßem Ermessen zu prüfen, ob die vorgesehene Regelung durch Verkehrszeichen und/oder Verkehrseinrichtungen deshalb zwingend erforderlich ist, weil die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen.

In  
nur bei  
Annahme  
von  
Ziffer 6

10. Zu Artikel 1 Nr. 10 - neu - (§ 46 Abs. 3a - neu - StVO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 9 - neu - folgende Nummer 10 - neu - anzufügen:

'10. In § 46 wird nach Absatz 3 folgender Absatz 3a eingefügt:

"(3a) Ausnahmen von Satz 2 der Erläuterung zu Zeichen 332/333 und von der Erläuterung zu Zeichen 386 dürfen nicht genehmigt werden." '

Begründung:

Im Interesse der Verkehrssicherheit auf Autobahnen, insbesondere im Hinblick auf die dort gefahrenen hohen Geschwindigkeiten, ist eine Beschränkung der Zielangaben und der touristischen Hinweise auf das unbedingt notwendige Maß geboten. Dies gilt auch für die Verwendung des Zeichens 449.

VP  
nur bei  
Annahme  
von  
Ziffer 7

11. Zu Artikel 1 nach Nummer 11 - neu - (§ 53 Abs. 14 StVO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 11 - neu - folgende Nummer 12 - neu - anzufügen:

'12. In § 53 wird folgender Absatz 14 angefügt:

"(14) Die bisherigen Zeichen 368, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Streichung des Zeichens 368 bereits angeordnet und aufgestellt worden sind, behalten bis zum 31. Dezember 2002 ihre Gültigkeit."

(noch Ziffer 11)

Begründung:

Die Übergangsregelung für die bereits vorhandenen Zeichen 368 ist sachlich geboten. Ungeachtet der grundsätzlichen Entbehrlichkeit dieses Zeichens infolge der technischen Entwicklung bei den Autoradios erscheint es sinnvoll und geboten, die Information der Führer von Kraftfahrzeugen, deren Autoradio noch nicht über eine automatische Frequenzeinstellung verfügen, über die Frequenz von Verkehrsfunksendern für einen Übergangszeitraum von fünf Jahren beizubehalten. Die vorhandenen Zeichen 368 reichen hierfür aus und sollen für diesen Zeitraum bestehen bleiben.

In 12. Zu Artikel 2a - neu - (Nummer 24a und 24b der Anlage zu § 1 Abs. 1 Bußgeldkatalog-Verordnung)

Nach Artikel 2 ist folgender Artikel 2a einzufügen:

'Artikel 2a

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

In der Anlage zu § 1 Abs. 1 der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 4. Juli 1989 (BGBl. I S. 1305, 1447), zuletzt geändert durch Verordnung vom 14. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2043), werden nach der Nummer 24.2 folgende Zwischenüberschrift und folgende Nummern 24a und 24b eingefügt:

"Sicherungspflicht von Kindern, Sicherheitsgurte

24a	Gegen eine Vorschrift über die Sicherungspflicht von Kindern verstoßen	§ 21 Abs. 1a Satz 1 § 49 Abs. 1 Nr. 20	80
24b	Vorgeschriebenen Sicherheitsgurt während der Fahrt nicht angelegt	§ 21a Abs. 1 Satz 1 § 49 Abs. 1 Nr. 20a	80

" "

...

(noch Ziffer 12)

### Als Folge

sind in der Eingangsformel nach den Worten "(BGBI. I S. 413)" \*) die Worte "und des § 26a des Straßenverkehrsgesetzes, der durch Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBI. I S. 2090) eingefügt worden ist" einzufügen.

### Begründung:

Sicherheitsgurt und Kinderrückhalteeinrichtungen sind die wichtigsten Einrichtungen zum Schutz der Insassen in einem Kraftfahrzeug. Der Sicherheitsgurt verhindert zumindest 50 % der tödlichen Verletzungen, zu 87 % andere schwere Verletzungen und führt in 96 % der Fälle zu einer Minderung der Unfallfolgen. Das Kopfverletzungsrisiko von Kindern, die nicht in einer Rückhalteeinrichtung gesichert sind, ist siebenmal höher als bei ordnungsgemäßer Sicherung. Wissenschaftliche Untersuchungen, aber auch polizeiliche Schätzungen zeigen jedoch, daß von den getöteten Fahrzeuginsassen etwa ein Drittel nicht angegurtet war; bei den als Fahrzeuginsassen getöteten Kindern dürfte das Ergebnis noch ungünstiger sein, weil die Sicherungsquote bei Kindern insgesamt völlig unzureichend ist. Das bedeutet, daß jedenfalls mehrere hundert Menschen jährlich als Fahrzeuginsassen einen Verkehrsunfall überlebt hätten, wenn sie angeschnallt bzw. als Kinder entsprechend gesichert gewesen wären. Aus einer Untersuchung des Verbandes der Schadensversicherer ergibt sich, daß allein auf den Autobahnen (hochgerechnet) jährlich etwa 150 Menschen bei entsprechender Sicherung hätten gerettet werden können.

Es ist deshalb notwendig, die Bevölkerung noch mehr als bisher über die Notwendigkeit zu informieren, Sicherheitsgurt und Kinderrückhalteeinrichtungen zu benutzen. Auch die Überwachung von Verstößen sollte intensiviert werden. Diese Maßnahmen allein reichen aber nicht aus, um dem seit geraumer Zeit zu beobachtenden Rückgang der Gurtanlagequote Erwachsener wirksam zu begegnen und in der Kindersicherung die bisher unzureichende Quote zu erhöhen. Erforderlich ist daneben auch eine ins Gewicht fallende Ahndung von Zuwiderhandlungen, die den Kraftfahrer mehr als bisher zur Beachtung der Vorschriften anhält. Die gegenwärtige Bewehrung von Verstößen mit einem Verwarnungsgeld von 40 DM ist der lebenswichtigen und lebensrettenden Funktion des Sicherheitsgurts und der Kinderrückhalteeinrichtungen keinesfalls angemessen. Die Sanktion muß daher auf 80 DM erhöht werden.

---

\*) vgl. Ziff. 5

(noch Ziffer 12)

Die Positionen in der Anlage zu § 3 Abs. 1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Erteilung einer Verwarnung bei Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten (VerwarnVwV) bleiben bestehen. Neben der künftigen Sanktion mit einer Geldbuße von 80 DM ist damit bei geringfügigen Fällen auch weiterhin eine Verwarnung möglich.

In  
nur bei  
Annahme  
von  
Ziffer 3

13. Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

In Artikel 3 ist dem Satz 1 folgender Satz voranzustellen:

"Artikel 1 Nr. 3b und 10 treten am 1. Juli 1998 in Kraft."

Begründung:

Für die Beschaffung der Sicherungstafeln muß ein ausreichender zeitlicher Vorlauf gewährt werden.

**B**

14. Der **Finanzausschuß** und der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.