

07.11.05

Vk - In

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

---

**40. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher  
Vorschriften (40. StVRÄndV)****A. Problem und Ziel**

- a) Die mangelhafte Ladungssicherung gibt im Rahmen von Kontrollen im Güterkraftverkehr häufig Anlass zu Beanstandungen. Den für den Ladevorgang verantwortlichen Personen soll durch die Aufzählung besonders gefahrenträchtiger Verkehrssituationen vor Augen geführt werden, gegen welche Gefahren die Ladung zu sichern ist.
- b) Bereits nach den geltenden Vorschriften besteht die Pflicht, die Ausrüstung eines Kraftfahrzeuges an die Wetterverhältnisse anzupassen und bei unzureichender Ausrüstung auf die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr zu verzichten. Diese Pflicht wird nunmehr ausdrücklich hervorgehoben und damit ein Beschluss der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder vom 21. November 2003 umgesetzt.
- c) Offene drei- oder mehrrädriige Kraftfahrzeuge wurden bisher mit Einzelbetriebserlaubnis oder nationaler Allgemeiner Betriebserlaubnis zugelassen. Die erteilten Ausnahmegenehmigungen nach § 70 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) dienten zugleich als Grundlage zur Eintragung einer Helmtragepflicht in die Fahrzeugpapiere (Auflage aus Verkehrssicherheitsgründen). Neuerdings fallen diese Fahrzeuge in den Geltungsbereich der EG-Rahmenrichtlinie für zwei- oder dreirädriige Kraftfahrzeuge. Sie stellen

eine eigene EG-Fahrzeugklasse dar und können nunmehr eine EG-Typgenehmigung erhalten. Die Möglichkeit, durch eine in die Fahrzeugpapiere eingetragene Auflage die Schutzhelmtragepflicht durchzusetzen, ist für diese Fahrzeuge nicht mehr gegeben.

- d) Das Umfahren von Schranken oder Missachten von Blinklichtern, die das Überqueren des Bahnüberganges untersagen, sind Handlungen, die nicht nur denjenigen gefährden, der verbotswidrig handelt. Sie können zudem zu einer erheblichen Gefährdung des Bahnverkehrs führen. Untersuchungen haben ergeben, dass bei der Einhaltung der Abstandsvorschriften erhebliche Defizite bestehen. Insbesondere durch das „Drängeln“ auf Autobahnen entstehen immer wieder unnötige Verkehrsgefährdungen.

## **B. Lösung**

zu a) Präzisierung der Anforderungen des § 22 Abs. 1 StVO an das verkehrssichere Verstauen der Ladung.

zu b) Ausdrückliche Hervorhebung der Pflicht, die Ausrüstung eines Kraftfahrzeuges an die Wetterverhältnisse anzupassen, § 2 Abs. 3a StVO.

zu c) Verankerung einer Helmtragepflicht für Führer und Beifahrer sog. Trikes und Quads, wenn keine Gurte angelegt sind, § 21a Abs. 2 StVO.

zu d) Änderungen der BKatV zur Verschärfung der Sanktionen für das rechtswidrige Befahren von Bahnübergängen und für das Unterschreiten des gesetzlich geforderten Mindestabstands.

## **C. Alternativen**

Keine.

#### **D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Bund und Ländern entstehen keine zusätzlichen Kosten.

2. Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand

Die Änderungsverordnung löst einen unerheblichen Vollzugaufwand bei den Ländern für die geringfügige Anpassung der Tatbestandskataloge und der darauf basierenden EDV-Verfahren aus.

#### **E. Sonstige Kosten**

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



07.11.05

Vk - In

**Verordnung**

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

---

**40. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher  
Vorschriften (40. StVRÄndV)**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 4. November 2005

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Peter Harry Carstensen

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

Vierzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher  
Vorschriften (40. StVRÄndV)

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



**40.<sup>1</sup> Verordnung**  
**zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**  
**(40. StVRÄndV)**

**Vom 2005**

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe s sowie Nr. 3 erster Halbsatz und Buchstabe c in Verbindung mit Abs. 3 und des § 26a des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, hinsichtlich des § 6 Abs. 1 Nr. 3 auch nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden:

**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 22. Januar 2004 (BGBl. I S. 117), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 3a wird wie folgt gefasst:

„(3a) Bei Kraftfahrzeugen ist die Ausrüstung an die Wetterverhältnisse anzupassen. Hierzu gehören insbesondere eine geeignete Bereifung und Frostschutzmittel in der Scheibenwaschanlage. Wer ein kennzeichnungspflichtiges Fahrzeug mit gefährlichen Gütern führt, muss bei einer Sichtweite unter 50 m, bei Schneeglätte oder Glatteis jede Gefährdung anderer ausschließen und wenn nötig den nächsten geeigneten Platz zum Parken aufsuchen.“

---

<sup>1</sup> Nummerierung wird im Bedarfsfall noch durch die Schriftleitung des Bundesgesetzblattes aktualisiert.

2. § 21 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Mitnahme von Personen auf der Ladefläche oder in Laderäumen von Kraftfahrzeugen ist verboten.“

b) Nach Satz 1 werden folgende Sätze eingefügt:

„Dies gilt nicht, soweit auf der Ladefläche oder in Laderäumen mitgenommene Personen dort notwendige Arbeiten auszuführen haben. Das Verbot gilt ferner nicht für die Beförderung von Baustellenpersonal innerhalb von Baustellen.“

c) In dem bisherigen Satz 2 werden nach den Wörtern „auf der Ladefläche“ die Wörter „oder in Laderäumen“ eingefügt.

3. § 21a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Personen beim Haus-zu-Haus-Verkehr, wenn sie im jeweiligen Leistungs- oder Auslieferungsbezirk regelmäßig in kurzen Zeitabständen ihr Fahrzeug verlassen müssen,“.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Wer Krafträder oder offene drei- oder mehrrädige Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 20 km/h führt sowie auf

oder in ihnen mitfährt, muss während der Fahrt einen geeigneten Schutzhelm tragen. Dies gilt nicht, wenn vorgeschriebene Sicherheitsgurte angelegt sind.“

4. § 22 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Ladung einschließlich Geräte zur Ladungssicherung sowie Ladeeinrichtungen sind so zu verstauen und zu sichern, dass sie selbst bei Vollbremsung oder plötzlicher Ausweichbewegung nicht verrutschen, umfallen, hin- und herrollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können. Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten.“

5. § 39 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In den Sätzen 2 und 3 wird jeweils das Wort „Zusatzschilder“ durch das Wort „Zusatzzeichen“ ersetzt.

b) Satz 5 wird wie folgt gefasst:

„Verkehrszeichen können auf einer Trägertafel aufgebracht sein.“

c) In Satz 6 wird das Wort „Zusatzschildern“ durch das Wort „Zusatzzeichen“ ersetzt.

6. In § 41 Abs. 3 Nr. 9 Satz 2 wird die Angabe „§ 45 Abs. 1c“ durch die Angabe „§ 45 Abs. 1d“ ersetzt.

7. § 45 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 4 wird die Angabe „des Absatzes 1d“ durch die Angabe „des Absatzes 1f“ ersetzt.

b) Nach Absatz 7 wird folgender neuer Absatz 7a eingefügt:

„(7a) Die Besatzung von Fahrzeugen, die im Pannenhilfsdienst, bei Bergungsarbeiten und bei der Vorbereitung von Abschleppmaßnahmen eingesetzt wird, darf bei Gefahr im Verzug zur Eigensicherung, zur Absicherung des havarierten Fahrzeugs und zur Sicherung des übrigen Verkehrs an der Pannenstelle Leitkegel (Zeichen 610) aufstellen.“

8. § 46 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 Nr. 2 wird in der Klammer die Angabe „10“ durch die Angabe „9“ ersetzt.

b) In Satz 2 werden nach den Wörtern „auf der Ladefläche“ die Wörter „oder in Laderäumen“ eingefügt.

9. In § 49 Abs. 1 Nr. 20a wird die Angabe „§ 21a Abs. 2“ durch die Angabe „§ 21a Abs. 2 Satz 1“ ersetzt.

**Artikel 2****Aufhebung der 2. Ausnahmereordnung zur StVO**

Die 2. Ausnahmereordnung zur StVO vom 19. März 1990 (BGBl. I S. 550), geändert durch die Verordnung vom 22. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2481), wird aufgehoben.

**Artikel 3****Aufhebung der 6. Ausnahmereordnung zur StVO**

Die 6. Ausnahmereordnung zur StVO vom 24. März 1994 (BGBl. I S. 624) wird aufgehoben.

## Artikel 4

### Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Bußgeldkatalog-Verordnung vom 13. November 2001 (BGBl. I S. 3033), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 22. Januar 2004 (BGBl. I S. 117), wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Abs. 2 wird nach den Wörtern „Wird ein Tatbestand“ die Angabe „der Nummer 119,“ eingefügt.
  
2. § 4 Abs. 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:
  - a) In Nummer 2 wird die Angabe „der Nummern 12.5.4 oder 12.5.5“ durch die Angabe „der Nummern 12.5.3, 12.5.4 oder 12.5.5“ und die Angabe „der Nummern 12.6.4 oder 12.6.5“ durch die Angabe „der Nummern 12.6.3, 12.6.4 oder 12.6.5“ ersetzt.
  - b) In Nummer 3 wird die Angabe „oder 83.3“ durch die Angabe „ ,83.3 oder 89a.2“ ersetzt.
  
3. Die Anlage zu § 1 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
  - a) Nach Nummer 5 wird folgende Nummer eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVO	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„5a	Ausrüstung eines Kraftfahrzeuges nicht an die Wetterverhältnisse angepasst	§ 2 Abs. 3a Satz 1 § 49 Abs. 1 Nr. 2	20 €
5a.1	- mit Behinderung	§ 2 Abs. 3a Satz 1 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, 2	40 €“.

b) In Nummer 6 wird in der StVO-Spalte die Angabe „§ 2 Abs. 3a“ durch die Angabe „§ 2 Abs. 3a Satz 3“ ersetzt.

c) Nummer 89 wird durch folgende Nummern ersetzt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVO	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„89	Mit einem Fahrzeug den Vorrang eines Schienenfahrzeugs nicht beachtet	§ 19 Abs. 1 Satz 1 § 49 Abs. 1 Nr. 19 Buchstabe a	50 €
89a	Bahnübergang unter Verstoß gegen die Wartepflicht nach § 19 Abs. 2 StVO überquert		
89a.1	in den Fällen des § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 StVO	§ 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 § 49 Abs. 1 Nr. 19 Buchstabe a	50 €
89a.2	in den Fällen des § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 bis 4 StVO (außer bei geschlossener Schranke)	§ 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, 3, 4 § 49 Abs. 1 Nr. 19 Buchstabe a	150 € Fahrverbot 1 Monat“.

d) Nummer 101 wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	StVO	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„101	Während der Fahrt keinen geeigneten Schutzhelm getragen	§ 21a Abs. 2 Satz 1 § 49 Abs. 1 Nr. 20a	15 €“.

e) In der Nummer 149 wird in der Spalte „Regelsatz in Euro und Fahrverbot“ die Angabe „10 €“ durch die Angabe „25 €“ ersetzt.

- f) Die Tabelle 2 des Anhangs (zu Nr. 12 der Anlage) wird wie folgt gefasst:  
 „Anhang  
 (zu Nr. 12 der Anlage)

**Tabelle 2****Nichteinhalten des Abstandes von einem vorausfahrenden Fahrzeug**

Lfd. Nr.		Regelsatz in Euro	Fahrverbot
	Der Abstand von einem vorausfahrenden Fahrzeug betrug in Metern		
12.5	a) bei einer Geschwindigkeit von mehr als 80 km/h		
12.5.1	weniger als 5/10 des halben Tachowertes	40	
12.5.2	weniger als 4/10 des halben Tachowertes	60	
12.5.3	weniger als 3/10 des halben Tachowertes	100	<b>Fahrverbot 1 Monat</b> soweit die Geschwindigkeit mehr als 100 km/h beträgt
12.5.4	weniger als 2/10 des halben Tachowertes	150	<b>Fahrverbot 2 Monate</b> soweit die Geschwindigkeit mehr als 100 km/h beträgt
12.5.5	weniger als 1/10 des halben Tachowertes	200	<b>Fahrverbot 3 Monate</b> soweit die Geschwindigkeit mehr als 100 km/h beträgt
12.6	b) bei einer Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h		
12.6.1	weniger als 5/10 des halben Tachowertes	60	
12.6.2	weniger als 4/10 des halben Tachowertes	100	
12.6.3	weniger als 3/10 des halben Tachowertes	150	<b>Fahrverbot 1 Monat</b>
12.6.4	weniger als 2/10 des halben Tachowertes	200	<b>Fahrverbot 2 Monate</b>
12.6.5	weniger als 1/10 des halben Tachowertes	250	<b>Fahrverbot 3 Monate“</b>

## Artikel 5

### Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 9. August 2004 (BGBl. I S. 2092) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 4.10 wird das Semikolon durch ein Komma ersetzt und folgende neue Nummer 4.11 eingefügt:

„4.11 Bahnübergang unter Verstoß gegen die Wartepflicht nach § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, 3 oder 4 der Straßenverkehrs-Ordnung überquert;“.

2. Nummer 5.13 wird wie folgt gefasst:

„5.13 mit einem Fahrzeug den Vorrang eines Schienenfahrzeugs nicht beachtet oder Bahnübergang unter Verstoß gegen die Wartepflicht nach § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung überquert.“.

## Artikel 6

### Inkrafttreten

Artikel 1 Nr. 2, 3 und 4 sowie die Artikel 2 und 3 dieser Verordnung treten am [Einsetzen: 1. Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft. Im übrigen tritt diese Verordnung am [Einsetzen: 1. Tag des fünften auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und  
Wohnungswesen  
Dr. Manfred Stolpe

## Begründung

### I. Allgemeines

#### 1. Wesentlicher Inhalt

Die Änderungsverordnung dient der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr.

##### a) Wesentlicher Inhalt

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

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

## b) Gender Mainstreaming

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

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

## 2. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Haus-zu-Haus-Verkehr nicht verfolgt. Diese Praxis wird nunmehr rechtlich abgesichert.

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

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

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

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

die Fahrzeugpapiere eingetragene Auflage die Schutzhelmtragepflicht durchzusetzen, ist nicht mehr gegeben.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Änderung gewährleistet eine einheitliche Begriffsbestimmung.

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

Soweit die Verwendung einer Trägertafel durch die die Vorschrift begleitende Verwaltungsvorschrift auf eine Kombination von in der Regel mindestens zwei Verkehrszeichen gleichzeitig beschränkt wird, ist dies im Wesentlichen der zu beachtenden Tendenz geschuldet, zunehmend einzelne Verkehrszeichen mit einer Trägertafel zu versehen, ohne dass dafür nachvollziehbare Gründe er-

kennbar wären. Eine Aufbringung eines einzelnen Verkehrszeichens auf einer Trägertafel bleibt auf die Fälle des Vorliegens ungünstiger Bedingungen (z.B. schlechter Kontrast zum Umgebungshintergrund) beschränkt.

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

#### **Zu Buchstabe c)**

Die Änderung gewährleistet eine einheitliche Begriffsbestimmung.

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

Redaktionelle Berichtigung einer offensichtlichen Unstimmigkeit.

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

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

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

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

Arbeiten von Pannendienstleistern sind meist mit Gefahren verbunden, weil sie in der Regel ohne verkehrslenkende und –regelnde Maßnahmen der Polizei im Bereich des fließenden Verkehrs durchgeführt werden. Auch wenn sich die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer beim Annähern an eine Pannestelle vorsichtig verhält, kommt es doch immer wieder zu Gefährdungssituationen durch un-

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

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

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

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

### **Zu Buchstabe a)**

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

**Zu Buchstabe b)**

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

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

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

**Zu Artikel 2**

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

**Zu Artikel 3**

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

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

Der Bußgeldkatalog enthält für Zuwiderhandlungen gegen das Sonntagsfahrverbot eine Regelung für den Fahrer (Nr. 119 BKat) und für den Halter (Nr. 120 BKat). Diese Systematik entspricht dem die BKatV durchziehenden Grundsatz, dass die Halterverantwortung betont werden soll. Nicht geregelt ist bisher der Fall des Zusammentreffens von Fahrer- und Haltereigenschaft. Die Rechtsprechung wendet hierfür bisher die für den Fahrer vorgesehene und

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

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

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

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

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

Mit der Änderung wird im präventiven Interesse und im Interesse bundeseinheitlicher Verfahrensweise ein Bußgeldregelsatz für Verstöße gegen die Pflicht aufgestellt, die Fahrzeugausrüstung an die konkreten Wetterverhältnisse anzupassen. Hauptsächlich wird es darum gehen, dass geeignete Reifen verwendet werden. Die Regelsanktion orientiert sich an der bisherigen Praxis bei der Missachtung der Pflicht zur Verwendung von Schneeketten, die in den Ländern als geringfügige Ordnungswidrigkeit behandelt wird. Die Einstellung eines Bußgeldregelsatzes für den Fall der konkreten Behinderung, der auch die Eintragung in das Verkehrszentralregister nach sich zieht, trägt dem Um-

stand Rechnung, dass das Fahren mit nicht entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen immer wieder zu erheblichen Verkehrsbehinderungen mit Gefahren für die Verkehrssicherheit und gravierenden volkswirtschaftlichen Schäden führt. Der konkrete Folgeneintritt stellt deshalb mehr als eine nur geringfügige Ordnungswidrigkeit dar.

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

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

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

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

nicht motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern gilt § 3 Abs. 6 BKatV.

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

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

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

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

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

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

Im Zusammenhang mit den Untersuchungen und Beratungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit hat sich gezeigt, dass bei der Einhaltung der Abstandsvorschriften erhebliche Defizite bestehen. Dem soll durch die vorgesehene Verschärfung der Sanktionen mit dem Ziel effektiverer Spezial- und Allgemeinprävention entgegengewirkt werden.

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

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

Auf Verschärfungen der Sanktionen für Abstandsverstöße bei Geschwindigkeiten unter 80 km/h wurde verzichtet, weil es sich dabei häufig um Situationen handelt, in denen der volle Abstand nicht verlangt werden kann. Außerdem zeugen vor allem im Innerortsverkehr selbst leichte Auffahrunfälle nicht von besonderer Verantwortungslosigkeit der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer.

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

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

### **Zu Artikel 6**

Artikel 6 enthält die Vorschrift über das Inkrafttreten.