

12.07.17

Vk - In - R

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur
und****des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit**

**53. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften****A. Problem und Ziel**

Beeinträchtigungen der Fahrleistung des Fahrzeugführers und in der Folge sogar Unfallereignisse im Straßenverkehr beruhen oftmals auf einer zu langen Blick-Ablenkung durch Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsmittel während der Fahrt. Dabei ist die Anzahl an Smartphones in den letzten Jahren rasant gestiegen und die Geräte verfügen über immer vielfältiger werdende Nutzungsmöglichkeiten. Technische Lösungen können einen Beitrag zur Verringerung der Blickablenkung leisten. Fahrzeughersteller, Produzenten von Navigations-, Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsmitteln sowie Diensteanbieter sind deshalb aufgefordert, das Blick-Ablenkungsrisiko während der Fahrt von vornherein so gering wie möglich zu halten. Erfreulich ist, dass situative Funktionsunterdrückung (Deaktivierung von manuellen Zieleingaben, Sperre von Textnachrichten oder Bildschirmabdunkelung während der Fahrt), Sprachsteuerung, Vorlesefunktion und head-up-Display mehr und mehr zur Standardausstattung moderner Geräte und Fahrzeuge gehören. Dieser technischen Fortentwicklung gilt es auch bei § 23 Absatz 1a StVO Rechnung zu tragen, der mit seinem ausschließlichen hand-held-Verbot für Auto- und Mobiltelefone nicht mehr zeitgemäß ist. Darüber hinaus haben die Erfahrungen gezeigt, dass die derzeitige Regelung nicht ernst genommen wird. Der telefonierende (Kraft)Fahrzeugführer mit dem Handy am Ohr und der Kurznachrichten eintippende Fahrer mit dem Mobiltelefon in der Hand gehören bedauerlicherweise zum täglichen Verkehrsgeschehen. Dabei wird der Verstoß stets vorsätzlich begangen. Zudem empfinden Verkehrsteilnehmer diese Verhaltensweisen nicht als sozialschädlich oder

verkehrsgefährdend. Der generalpräventive Charakter der Bewehrung fehlt also augenscheinlich.

Die Entwicklungen im Automobilbau werden zukünftig aber auch zu Szenarien führen, in denen es möglich ist, dass das technische System in bestimmten Situationen die Fahrzeugsteuerung übernehmen kann, während der Fahrzeugführer sich vorübergehend anderen Beschäftigungen widmen kann. Diese automatisierten Systeme erkennen aber ihre Grenzen und fordern den Fahrzeugführer bei Bedarf zur (Wieder)Übernahme der Fahrsteuerung auf.

In Deutschland ist der Halter für ein schuldhaftes Fehlverhalten des Kraftfahrzeugführers nicht verantwortlich. Die Verantwortlichkeit des Kraftfahrzeugführers bei einer automatisierten Verkehrsüberwachung („Blitzerfoto“) nachzuweisen fällt immer dann schwer, wenn das Gesicht verdeckt oder verhüllt ist. Zur Gewährleistung einer effektiven Verkehrsüberwachung, die mehr und mehr automatisiert durchgeführt wird, ist es daher geboten, für die das Kraftfahrzeug führende Person ein Verbot der Verhüllung und Verdeckung wesentlicher Gesichtsmarkmale auszusprechen, welches die Feststellbarkeit der Identität von vornherein gewährleistet. Dabei muss das Schutzbedürfnis der Fahrer von Krafträdern nach einem ausreichenden Schutz des Kopfes unberührt bleiben.

Abseits der Hauptverkehrsstraßen ist der Fahrzeugverkehr in der Regel nicht so stark, dass Fußgänger die Fahrbahn nicht sicher auch im Straßenverlauf überqueren können. Dort behindern sie den Fahrzeugverkehr bei Querung außerhalb von Kreuzungen und Einmündungen in der Regel auch nicht unzumutbar. Fußgänger sind aber oftmals unsicher, ob sie dort die Fahrbahn vereinbar mit der Rechtslage auch außerhalb der Kreuzungen und Einmündungen überqueren dürfen. Diese Unsicherheit folgt aus der Verwendung eines unbestimmten Rechtsbegriffs „wenn die Verkehrslage es erfordert“ in § 25 Absatz 3 Satz 1 StVO. Diesen gilt es zu konkretisieren.

Das Sonn- und Feiertagsfahrverbot für schwere Lkw hat in Deutschland einen hohen Stellenwert. Eine lärmfreie Nacht in der Woche und ein weitgehender Verzicht auf den gewerblichen Güterverkehr zum Wohle der Sonntagsruhe, der Lärm- und Abgasverringerung, der flüssigen und verkehrssicheren Gestaltung des Ausflugs- und Freizeitverkehrs zählen hierzulande seit Jahrzehnten zum gewohnten Verkehrsalltag. Infolge einer EU-Verordnung, die aus seuchenhygienischen Gründen bei unabwendbarem Bedarf eine unverzügliche Abholung, Sammlung und Beförderung bestimmter tierischer Nebenprodukte zum Schutz des Menschen und der Umwelt auch an Sonn- und Feiertagen erfordert, besteht ein Sachzwang, den Transport dieser Produkte vom Lkw-Fahrverbot generell auszunehmen. Vergleichbares gilt für die Ferienreiseverordnung. Gründe der Verkehrssicherheit gebieten es zudem, den Einsatz von Bergungs-, Abschlepp- und

Pannenhilfsfahrzeugen von dem Verbot ebenfalls generell auszunehmen. Hierbei handelt es sich zwar um gewerbliche Güterbeförderung, aber aus Sicht aller Verkehrsteilnehmer steht die Reduktion des Verkehrssicherheitsrisikos durch die Verbringung von verunfallten oder nicht mehr fahrbereiten Kraftfahrzeugen oder von herabgefallenem Ladungsgut nach Unfällen aus dem Straßenbereich in diesem Fall im Vordergrund. Die generelle Ausnahme ist daher unter Verkehrssicherheitsaspekten geboten. Eine weitere Ausnahme wird für die Beförderung von lebenden Bienen gewährleistet. So soll ein Beitrag geleistet werden, dem Bienensterben in Deutschland entgegen zu wirken.

In Deutschland wird derzeit eine Vielzahl von Brücken auf ihre Standfestigkeit hin überprüft. Viele Brücken müssen mittel- bis langfristig ersetzt werden; dies geht wegen der Verbindungs- und Erschließungsfunktionen vor allem im klassifizierten Straßennetz oftmals nur im laufenden Betrieb. Zur Sicherstellung der Bauarbeiten und Vermeidung weiterer Schäden ordnen die Straßenverkehrsbehörden deshalb vermehrt neben Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverböten auch Gewichtsbeschränkungen – teilweise auch i. V. m. Höhenbeschränkungen – an, um die großen, schweren Lkw von den Brücken fernzuhalten. Vielfach sind vollständige Lkw-Sperrungen angeordnet. Angeordnete Verkehrsverböte werden dennoch in erheblichem Umfang nicht beachtet. Dies, obwohl ein räumlich weit gestaffeltes Hinweis- und Umleitungskonzept vorhanden ist, und die Sperrungen auch medial begleitet werden. Vielfach geschieht dies sogar vorsätzlich.

Die Anordnung des Verkehrszeichens 251, ergänzt um das Zusatzzeichen „3,5 t“ (lfd. Nr. 27 Anlage 2 der StVO) verfehlt dabei bislang ihr Ziel, soweit es um die Durchfahrt für Gespanne oberhalb der angegebenen Gewichtsgrenze geht. In der Praxis ist umstritten, ob die Anhänger von dem Wortlaut der Vorschrift erfasst sind.

Die Rettungsgassenregelung wird im Verkehrsalltag nach wie vor unzureichend beachtet, obwohl Ende vergangenen Jahres die Regelung vereinfacht und verständlicher gefasst wurde. Die Nichtbeachtung kann im Unglücksfalle verheerende Folgen haben. Deshalb ist die generalpräventive Abschreckungswirkung der Rechtsfolgen deutlich zu erhöhen

B. Lösung

Anpassung des § 23 Absatz 1a StVO im Sinne einer technikoffenen Formulierung. Dadurch Ausweitung des hand-held-Verbotes auf sämtliche technische Geräte der Kommunikations-, Informations- und Unterhaltungselektronik. Gleichzeitig Reduktion des Risikos der Blickabwendung durch Verankerung technischer Zusatzausstattungen wie Sprachsteuerung, Vorlesefunktion und head-up-Display. Überarbeitung der Rechtsfolgen bei Verstoß gegen die Vorschrift.

Ergänzung des § 23 StVO um den Hinweis, dass die Regelung in Absatz 1a nicht einschlägig ist, wenn unter den Voraussetzungen der §§ 1a und 1b des Straßenverkehrsgesetzes der Fahrzeugführer sich vom Verkehrsgeschehen und von der Fahrzeugsteuerung abwenden darf.

Ergänzung des § 23 StVO um ein Verbot der Verdeckung oder Verhüllung des Gesichtes der das Kraftfahrzeug führenden Person zur Gewährleistung der Identitätsfeststellung bei Maßnahmen der automatisierten Verkehrsüberwachung.

Verdeutlichung der Begriffe „wenn es die Verkehrslage erfordert“ in § 25 Absatz 3 Satz 1 StVO mit der Zielrichtung, dass abseits der Hauptverkehrsstraßen in der Regel ein Queren der Fahrbahn auf dem kürzesten Weg auch im Straßenverlauf zulässig ist.

Anpassung des § 30 Absatz 3 StVO. Aufnahme von zusätzlichen Ausnahmen aus (seuchen)hygienischen Gründen, für das Abschleppen von Kraftfahrzeugen zum Wohle der Erhaltung der Verkehrssicherheit auf unseren Straßen und zum Wohle der Erhaltung der Bienenvölker in Deutschland, um den Bestand zu sichern.

Änderung der laufenden Nummer 27 der Anlage 2 der StVO, um neben dem Verkehrsmittel Zugfahrzeug auch Anhänger beim Verkehrsverbot erfassen zu können.

Schaffung eines eigenen Bußgeldtatbestandes bei vorsätzlichem Verstoß gegen ein angeordnetes Verkehrsverbot zur Erhaltung des Zustandes der Brücken angesichts der Erfahrungen der fortdauernden Missachtung der Verkehrsverbote mangels abschreckender Wirkung der derzeitigen Geldbußen.

Erhöhung der Geldbußen bei Nichtbeachtung der Vorschrift zur Bildung einer Rettungsgasse, sowie Verankerung eines Fahrverbotes im Fall der Qualifikation und Punkteintragung im Fahreignungsregister.

C. Alternativen

Vollständiges Verbot der Nutzung von elektronischen Geräten während der Fahrt, da sie auch mental ablenken; dies würde aber ein Übermaß darstellen. Mentale Ablenkungen des Fahrzeugführers können auch auf andere Art und Weise verursacht werden (z. B. Gespräch mit dem Beifahrer, angestregtes Nachdenken über ein Problem etc.). Auch wäre ein vollständiges Verbot der Verkehrssicherheit ggf. in bestimmten Fällen abträglich (ein solches Verbot würde z. B. auch das Hören von Warndurchsagen im Radio - Hinweis auf Falschfahrer etc. umfassen). Auch besteht z. B. keine Notwendigkeit, die Nutzung während eines Staus, bei dem sich nichts mehr bewegt, zu verbieten. Da kann die Benutzung des Telefons sogar der Verkehrssicherheit zuträglich sein, wenn z. B. über eine verspätete Ankunft informiert wird. Während der gemäß § 1a Straßenverkehrsgesetz

bestimmungsgemäßen Verwendung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen, die in bestimmten Fahrsituationen die Fahrzeugsteuerung übernehmen können, gelten die in § 1b Straßenverkehrsgesetz abschließend geregelten Pflichten des Fahrzeugführers, so dass es des Verbotes des § 23 Absatz 1a StVO für diesen Zeitraum nicht bedarf.

Anstelle der Verankerung eines Verbotes der Gesichtsverdeckung oder –verhüllung könnten die Länder insgesamt vermehrt auf Anhaltekontrollen anstelle von automatisierten Verkehrsüberwachungsmaßnahmen auch außerhalb des Kraftradverkehrs setzen. Dies würde aber einen übermäßigen, nicht leistbaren Personalaufwand in den Ländern bedingen. Auch ein umfassendes „Vermummungsverbot“ im öffentlichen Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmer/innen könnte verankert werden. Sowohl der Rad- als auch der Fußverkehr unterfällt aber in der Regel keiner automatisierten Kontrolle – hier ist die Anhaltekontrolle ebenfalls bereits Standard. Der Einbeziehung der Kraftradfahrer/Innen in das Verbot steht ihr Schutzbedürfnis entgegen. Denn sie verfügen in der Regel nicht über andere Sicherungsmaßnahmen wie z. B. Gurte, Airbags etc.

Zur Umsetzung des EU-Rechts gibt es keine Alternative, allerdings könnte das Lkw-Sonn- und Feiertagsfahrverbot gänzlich abgeschafft werden. Dies würde aber eine einseitige Bevorteilung der Wirtschaft bedeuten und die berechtigten Interessen der Bevölkerung (z. B. Anspruch auf eine lärmfreie Nacht pro Woche, Unterstützung des Freizeitverkehrs, Beachtung der Sonn- und Feiertagsruhe) einseitig außer Acht lassen. Die Ausnahmetatbestände ließen sich zudem weiterhin durch die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen lösen. Dies würde aber unnötigen Bürokratismus auslösen, weil sie stets zu erteilen wären. Eine weitergehende Schaffung von bestimmten Ausnahmen z. B. für den Abtransport sämtlicher tierischer Nebenprodukte der Kategorie 2 würde im Vergleich zu den anderen im der Vorschrift gewährten Ausnahmen hingegen zu einer Schiefelage führen. Hier gilt es, den hohen Stellenwert des Verbotes aufrecht zu erhalten. Freigestellt sind dort generell z. B. nur bestimmte leicht verderbliche Lebensmittel; Futtermittel hingegen genießen keinen derart hohen Stellenwert, so dass für sie keine generelle verordnungsrechtliche Ausnahme gewährt wird.

Die Alternative „vollständige Brückensperrung durch bauliche Hindernisse“ scheidet wegen der Bedeutung der Infrastruktur zwecks Mobilitätssicherung aus und ist als ultima ratio möglichst zu vermeiden. Eine ununterbrochene Polizeipräsenz zur Unterbindung der Lkw-Überfahrten lässt sich angesichts anderer vordringlich zu leistender Polizeiaufgaben nicht bewerkstelligen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keiner.

E. Erfüllungsaufwand**E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Ausdehnung der Ausnahmetatbestände in § 30 Absatz 3 StVO zum Sonn- und Feiertagsfahrverbot auf den Transport von seuchenbefallenen Tieren und lebenden Bienen sowie für Abschlepp-, Bergungs- und Pannenhilfsfahrzeuge führt zu einer Reduzierung der laufenden, bürokratischen Aufwendungen bei den betroffenen Unternehmen. Insgesamt verringert sich die Anzahl der zu beantragenden Einzel- und Dauerausnahmegenehmigungen. Einmaliger Erfüllungsaufwand fällt bei den Unternehmen nicht an. Der jährliche Erfüllungsaufwand für die betroffenen Unternehmen sinkt um ca. 21 Tsd. Euro für Personal und ca. 41 Tsd. Euro für Sachaufwendungen. Im Sinne der „One in one out“-Regel der Bundesregierung stellt dies ein „Out“ von 62 Tsd. Euro dar.

Durch den einmaligen zusätzlichen Feiertag in einigen Ländern am 31. Oktober 2017 (Reformationstag) müssen Unternehmen, die an diesem Tag in diesen Ländern (s. Ausführungen zur Verwaltung) Lkw-Transporte durchführen möchten, einen Antrag für eine Ausnahmegenehmigung vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot stellen.

Insgesamt erhöht sich einmalig die Anzahl der zu beantragenden Einzelausnahmegenehmigungen in 2017. Der einmalige Erfüllungsaufwand für die betroffenen Unternehmen steigt um ca. 98 Tsd. Euro für Personal und ca. 143 Tsd. Euro für Sachaufwendungen.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**a. Erfüllungsaufwand des Bundes**

Für den Bund entsteht kein Erfüllungsaufwand.

b. Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Die Ausdehnung der Ausnahmetatbestände in § 30 Absatz 3 StVO zum Sonn- und Feiertagsfahrverbot auf den Transport von seuchenbefallenen Tieren und lebenden Bienen sowie für Abschlepp-, Bergungs- und Pannenhilfsfahrzeuge führt zu einer Reduzierung der laufenden, bürokratischen Aufwendungen in der Verwaltung. Insgesamt verringert sich die Anzahl der zu bearbeitenden Einzel- und Dauerausnahmegenehmigungen.

Durch die Umstellungen der Prozesse in den nach Landesrecht zuständigen Behörden und die Schulungen des relevanten Personals entsteht insgesamt auf Landes-/Kommunenebene zusätzlicher einmaliger Erfüllungsaufwand für Personal von ca. 286 Tsd. Euro und 691

Tsd. Euro für Sachaufwendungen. Durch den Wegfall der vormals zu erteilenden Ausnahmegenehmigungen pro Jahr ergibt sich ein Rückgang des jährlichen Erfüllungsaufwands für Personal in den Straßenverkehrsbehörden i. H. v. ca. 15 Tsd. Euro.

Durch die Festlegung, den Reformationstag einmalig als bundeseinheitlichen Feiertag in 2017 zu begehen, erhöht sich einmalig der Erfüllungsaufwand in einigen der nach Landesrecht zuständigen Behörden (Straßenverkehrsbehörden) für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot.

Insgesamt ergibt sich durch den zusätzlichen Feiertag in einigen Ländern (die Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt sowie Thüringen begehen den Reformationstag dauerhaft als jährlichen Feiertag) ein einmaliger Erfüllungsaufwand für Personal in den Straßenverkehrsbehörden i. H. v. ca. 71 Tsd. Euro.

F. Weitere Kosten

Für die Wirtschaft, insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen, reduzieren sich die Gebührenzahlungen für Anträge auf eine Ausnahmegenehmigung vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot. Insgesamt ergibt sich dadurch ein Rückgang der Gebührenzahlungen der Wirtschaft i. H. v. ca. 93 Tsd. Euro pro Jahr. In gleicher Höhe kommt es zu Gebührenmindereinnahmen der zuständigen Behörden.

Für Anträge auf eine Ausnahmegenehmigung vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot am Reformationstag 2017 erhöhen sich für die Wirtschaft, insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen, einmalig die Gebührenzahlungen. Insgesamt ergibt sich dadurch ein einmaliger Anstieg der Gebührenzahlungen der Wirtschaft i. H. v. ca. 166 Tsd. Euro in 2017 ($4.750 \times 35 \text{ Euro} = 166.250 \text{ Euro}$). In gleicher Höhe kommt es zu Gebührenmehreinnahmen der zuständigen Behörden.

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie auf das Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 556/17

12.07.17

Vk - In - R

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur
und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit**

53. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 12. Juli 2017

An die
Präsidentin des Bundesrates
Frau Ministerpräsidentin
Malu Dreyer

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zu erlassende

53. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

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

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen
Peter Altmaier

53. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom ...

Es verordnen auf Grund

- des § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe m und s und Nummer 3 1. Halbsatz und des § 26a Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen § 6 Absatz 1 im einleitenden Satzteil und Buchstabe m zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) geändert, § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b des Gesetzes vom 28. August 2013 (BGBl. I S. 3313) eingefügt und § 26a Absatz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) geändert worden sind, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,

- des § 6 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe d in Verbindung mit Absatz 2a des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), der in Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a und in Absatz 2a zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe c des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit:

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 2017 (BGBl. I, S. 1282) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 23 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1a wird durch folgende Absätze 1a und 1b ersetzt:

„(1a) Wer ein Fahrzeug führt, darf ein elektronisches Gerät, das der Kommunikation, Information oder Organisation dient oder zu dienen bestimmt ist, nur benutzen, wenn

1. hierfür das Gerät weder aufgenommen noch gehalten wird und
2. entweder
 - a) nur eine Sprachsteuerung und Vorlesefunktion genutzt wird oder
 - b) zur Bedienung und Nutzung des Gerätes nur eine kurze, den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen angepasste Blickwendung zum Gerät bei gleichzeitig entsprechender Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen erfolgt oder erforderlich ist.

Geräte im Sinne des Satzes 1 sind auch Geräte der Unterhaltungselektronik oder Geräte zur Ortsbestimmung, insbesondere Mobiltelefone oder Autotelefone, Berührungsbildschirme, tragbare Flachrechner, Navigationsgeräte, Fernseher oder Abspielgeräte mit Videofunktion oder Audiorekorder. Handelt es sich bei dem Gerät im Sinne des Satzes 1, auch in Verbindung mit Satz 2, um ein auf dem Kopf getragenes visuelles Ausgabegerät, insbesondere eine Videobrille, darf dieses nicht benutzt werden. Verfügt das Gerät im Sinne des Satzes 1, auch in Verbindung mit Satz 2, über eine Sichtfeldprojektion, darf diese für fahrzeugbezogene, verkehrszeichenbezogene, fahrtbezogene oder fahrtbegleitende Informationen benutzt werden. Absatz 1c und § 1b des Straßenverkehrsgesetzes bleiben unberührt.

(1b) Absatz 1a Satz 1 bis 3 gilt nicht für

1. ein stehendes Fahrzeug, im Falle eines Kraftfahrzeuges vorbehaltlich der Nummer 3 nur, wenn der Motor vollständig ausgeschaltet ist,
2. den bestimmungsgemäßen Betrieb einer atemalkoholgesteuerten Wegfahrsperrre, soweit ein für den Betrieb bestimmtes Handteil aufgenommen und gehalten werden muss,
3. stehende Linienbusse an Haltestellen (Zeichen 224).

Das fahrzeugseitige automatische Abschalten des Motors im Verbrennungsbetrieb oder das Ruhen des elektrischen Antriebes ist kein Ausschalten des Motors in diesem Sinne. Absatz 1a Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b gilt nicht für

1. die Benutzung eines Bildschirms oder einer Sichtfeldprojektion zur Bewältigung der Fahraufgabe des Rückwärtsfahrens oder Einparkens, soweit das Fahrzeug nur mit Schrittgeschwindigkeit bewegt wird, oder
2. die Benutzung elektronischer Geräte, die vorgeschriebene Spiegel ersetzen oder ergänzen.“

b) Der bisherige Absatz 1b wird Absatz 1c.

c) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

(4) Wer ein Kraftfahrzeug führt, darf sein Gesicht nicht so verhüllen oder verdecken, dass er nicht mehr erkennbar ist. Dies gilt nicht in Fällen des § 21a Absatz 2 Satz 1.“

2. § 25 Absatz 3 Satz 1 wird durch folgende Sätze ersetzt:

„Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten. Wenn die Verkehrsdichte, Fahrgeschwindigkeit, Sichtverhältnisse oder der Verkehrsablauf es erfordern, ist eine Fahrbahn nur an Kreuzungen oder Einmündungen, an Lichtzeichenanlagen innerhalb von Markierungen, an Fußgängerquerungshilfen oder auf Fußgängerüberwegen (Zeichen 293) zu überschreiten.“

3. § 30 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach der Angabe „22 Uhr“ die Wörter „zur geschäftsmäßigen oder entgeltlichen Beförderung von Gütern einschließlich damit verbundener Leerfahrten (gewerblicher Güterverkehr)“ eingefügt und das Wort „verkehren“ durch die Wörter „geführt werden“ ersetzt.

bb) Satz 2 wird wie folgt geändert:

aaa) Nach Nummer 2 werden folgende Nummern 3 bis 5 eingefügt:

„3. die Beförderung von Material der Kategorie 1 nach Artikel 8 und Material der Kategorie 2 nach Artikel 9 Buchstabe f Ziffer i der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 21. Oktober 2009 mit Hygienevorschriften für nicht für den menschlichen Verzehr bestimmte tierische Nebenprodukte und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1774/2002 (Verordnung über tierische Nebenprodukte) (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 1, L 348 vom 4.12.2014, S. 31),

4. den Einsatz von Bergungs-, Abschlepp- und Pannenhilfsfahrzeugen im Falle eines Unfalles oder eines sonstigen Notfalles,

5. den Transport von lebenden Bienen,“.

bbb) Die bisherigen Nummern 3 und 4 werden die Nummern 6 und 7.

ccc) Die neue Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. Leerfahrten, die im Zusammenhang mit Fahrten nach den Nummern 2 bis 5 stehen.“

b) In Absatz 4 werden nach den Wörtern „Reformationstag (31. Oktober), jedoch“ die Wörter „mit Ausnahme im Jahr 2017“ eingefügt.

4. Dem § 35 wird folgender Absatz 9 angefügt:

„(9) Wer ohne Beifahrer ein Einsatzfahrzeug der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) führt und zur Nutzung des BOS-Funks berechtigt ist, darf unbeschadet der Absätze 1 und 5a abweichend von § 23 Absatz 1a ein Funkgerät oder das Handteil eines Funkgerätes aufnehmen und halten.“

5. § 49 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 22 wird wie folgt gefasst:

„22. sonstige Pflichten des Fahrzeugführers nach § 23 Absatz 1, Absatz 1a Satz 1, auch in Verbindung mit den Sätzen 2 bis 4, Absatz 1c, Absatz 2 erster Halbsatz, Absatz 3 oder Absatz 4 Satz 1,“

b) In Nummer 25 werden die Wörter „Nummer 4 Satz 2“ durch die Wörter „Nummer 7 Satz 2“ ersetzt.

6. Dem § 52 wird folgender Absatz angefügt:

„(4) § 23 Absatz 1a ist im Falle der Verwendung eines Funkgerätes erst ab dem 1. Juli 2020 anzuwenden.“

7. Die Anlage 2 wird wie folgt geändert:

a) In der laufenden Nummer 27 werden in Spalte 3 nach den Wörtern „dieser Verkehrsmittel“ die Wörter „einschließlich ihrer Anhänger“ eingefügt.

b) In der laufenden Nummer 30 wird in Spalte 3 folgende Erläuterung angefügt:

„Erläuterung

Das Zeichen kann in einer Überleitungstafel oder in einer Verschwenkungstafel oder in einer Fahrstreifentafel integriert sein. Dann bezieht sich das Verbot nur auf den jeweiligen Fahrstreifen, für den das Verbot angeordnet ist.“

c) In der laufenden Nummer 36 wird in Spalte 3 folgende Erläuterung angefügt:

„Erläuterung

Das Zeichen kann in einer Überleitungstafel oder in einer Verschwenkungstafel oder in einer Fahrstreifentafel integriert sein. Dann bezieht sich das Verbot nur auf den jeweiligen Fahrstreifen, für den das Verbot angeordnet ist.“

d) In der laufenden Nummer 37 wird in Spalte 3 folgende Erläuterung eingefügt:

„Erläuterung

Das Zeichen kann in einer Überleitungstafel oder in einer Verschwenkungstafel oder in einer Fahrstreifentafel integriert sein. Dann bezieht sich das Verbot nur auf den jeweiligen Fahrstreifen, für den das Verbot angeordnet ist.“

e) In der laufenden Nummer 38 werden in Spalte 3 folgende Sätze angefügt:

„Das Zeichen kann in einer Überleitungstafel oder in einer Verschwenkungstafel oder in einer Fahrstreifentafel integriert sein. Dann bezieht sich das Verbot nur auf den jeweiligen Fahrstreifen, für den das Verbot angeordnet ist.“

f) In der laufenden Nummer 39 wird in Spalte 3 folgende Erläuterung eingefügt:

„Erläuterung

Das Zeichen kann in einer Überleitungstafel oder in einer Verschwenkungstafel oder in einer Fahrstreifentafel integriert sein. Dann bezieht sich das Verbot nur auf den jeweiligen Fahrstreifen, für den das Verbot angeordnet ist.“

g) In der laufenden Nummer 49 wird in Spalte 3 folgende Erläuterung angefügt:

„Erläuterung

Das Zeichen kann in einer Fahrstreifentafel oder einer Einengungstafel oder einer Aufweitungstafel integriert sein. Dann bezieht sich die zulässige Höchstgeschwindigkeit nur auf den jeweiligen Fahrstreifen, für den die Höchstgeschwindigkeit angeordnet ist.“

h) In der laufenden Nummer 52 wird in Spalte 3 folgende Erläuterung angefügt:

„Erläuterung

Das Zeichen kann in einer Fahrstreifentafel oder einer Aufweitungstafel integriert sein. Dann bezieht sich die vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit nur auf den jeweiligen Fahrstreifen, für den die Mindestgeschwindigkeit angeordnet ist.“

i) In der laufenden Nummer 56 wird in Spalte 3 folgende Erläuterung eingefügt:

„Erläuterung

Das Zeichen kann in einer Fahrstreifentafel oder einer Einengungstafel oder Aufweitungstafel integriert sein. Dann bezieht sich das Zeichen nur auf den jeweiligen Fahrstreifen, für den die zulässige Höchstgeschwindigkeit vorher angeordnet worden war.“

j) In der laufenden Nummer 57 wird in Spalte 3 folgende Erläuterung eingefügt:

„Erläuterung

Das Zeichen kann in einer Fahrstreifentafel oder einer Einengungstafel integriert sein. Dann bezieht sich das Zeichen nur auf den jeweiligen Fahrstreifen, für den die vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit vorher angeordnet worden war.“

k) In der laufenden Nummer 60 wird in Spalte 3 folgende Erläuterung eingefügt:

„Erläuterung

Das Zeichen kann in einer Fahrstreifentafel oder einer Aufweitungstafel integriert sein. Dann bezieht sich das Zeichen nur auf den jeweiligen Fahrstreifen, für den die streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote vorher angeordnet worden waren.“

Artikel 2

Änderung der Ferienreiseverordnung

Die Ferienreiseverordnung vom 13. Mai 1985 (BGBl. I S. 774), die zuletzt durch Artikel 480 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 werden nach dem Wort „dürfen“ die Wörter „ zur geschäftsmäßigen oder entgeltlichen Beförderung von Gütern einschließlich damit verbundener Leerfahrten (gewerblicher Güterverkehr)“ eingefügt und das Wort „verkehren“ durch die Wörter „geführt werden“ ersetzt.
2. § 3 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Nummer 2 werden folgende Nummern 3 bis 5 eingefügt:
 - „3. die Beförderung von Material der Kategorie 1 nach Artikel 8 und Material der Kategorie 2 nach Artikel 9 Buchstabe f Ziffer i der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 21. Oktober 2009 mit Hygienevorschriften für nicht für den menschlichen Verzehr bestimmte tieri-

sche Nebenprodukte und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1774/2002 (Verordnung über tierische Nebenprodukte) (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 1, L 348 vom 4.12.2014, S. 31),

4. den dringlichen Einsatz von Bergungs-, Abschlepp- und Pannenhilfsfahrzeugen,

5. den Transport von lebenden Bienen,“.

b) Die bisherige Nummer 3 wird Nummer 6.

c) Die neue Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. Leerfahrten, die im Zusammenhang mit Fahrten nach den Nummern 2 bis 5 stehen.“

Artikel 3

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 18. Mai 2017 (BGBl. I S. 1282) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 4 Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 3 wird nach der Angabe „21.2,“ die Angabe „50.1, 50.2, 50.3,“ eingefügt.

b) In Nummer 4 wird nach der Angabe „244“ das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt und die Angabe „246.2, 246.3,“ eingefügt sowie nach der Angabe „248“ die Angabe „oder 250a“ eingefügt.

2. Die Anlage zu § 1 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Die laufende Nummer 50 wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„50	Bei stockendem Verkehr auf einer Autobahn oder Außerortsstraße für die Durchfahrt von Polizei- oder Hilfsfahrzeugen keine vorschriftsmäßige Gasse gebildet	§ 11 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 11	200 €
50.1	- mit Behinderung	§ 11 Absatz 2 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 11	240 € Fahrverbot 1 Monat
50.2	- mit Gefährdung		280 € Fahrverbot 1 Monat
50.3	- mit Sachbeschädigung		320 € Fahrverbot 1 Monat“.

b) Die laufende Nummer 246 wird wie folgt gefasst:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„246	Elektronisches Gerät rechtswidrig benutzt	§ 23 Absatz 1a	
246.1	beim Führen eines Fahrzeugs	§ 49 Absatz 1 Nummer 22	100 €
246.2	- mit Gefährdung		150 € Fahrverbot 1 Monat
246.3	- mit Sachbeschädigung		200 € Fahrverbot 1 Monat
246.4	beim Radfahren		55 €.

c) In der laufenden Nummer 247 wird in der Spalte „StVO“ die Angabe „§ 23 Absatz 1b“ durch die Angabe „§ 23 Absatz 1c“ ersetzt.

d) Nach der laufenden Nummer 247 wird folgende Nummer 247a eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„247a	Beim Führen eines Kraftfahrzeugs Gesicht verdeckt oder verhüllt	§ 23 Absatz 4 Satz 1 § 49 Absatz 1 Nummer 22	60 €.

d) Nach der laufenden Nummer 250 wird folgende Nummer 250a eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
250a	„Verkehrseinrichtungen zum Schutz der Infrastruktur Vorschriftswidrig ein Verbot für Kraftwagen mit einem die Gesamtmasse beschränkenden Zusatzzeichen (Zeichen 251 mit Zusatzzeichen 1053-33) oder eine tatsächliche Höhenbeschränkung (Zeichen 265) nicht beachtet, wobei die Straßenfläche zusätzlich durch Verkehrseinrichtungen (Anlage 4 lfd. Nr. 1 bis 4 zu § 43 Absatz 3) gekennzeichnet ist.	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 27 Spalte 3, lfd. Nr. 29 (Zeichen 251) Spalte 3, lfd. Nr. zu 36 bis 40, lfd. Nr. 39 § 43 Absatz 3 Satz 2 § 49 Absatz 3 Nummer 4, 6	500 € Fahrverbot 2 Monate .

Artikel 4

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 18. Mai 2017 (BGBl. I S. 1282) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Anlage 12 Abschnitt A „Schwerwiegende Zuwiderhandlungen“ wird wie folgt geändert:

a) In der laufenden Nummer 2.1 wird nach der Zeile „das Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren (§ 9)“ folgende Zeile eingefügt:

„die Pflichten des Fahrzeugführers bei stockendem Verkehr auf einer Autobahn oder Außerortsstraße in Bezug auf das Bilden einer vorschriftsmäßigen Gasse	(§ 11 Absatz 2)“.
--	-------------------

b) In der laufenden Nummer 2.1 wird nach der Zeile „das Verhalten an öffentlichen Verkehrsmitteln und Schulbussen (§ 20 Absatz 2, 3 und 4, Anlage 2 zu § 41 Absatz 1)“ folgende Zeile eingefügt:

„die sonstigen Pflichten des Fahrzeugführers in Bezug auf den Betrieb eines elektronischen Gerätes	(§ 23 Absatz 1a)“.
--	--------------------

2. Die Anlage 13 wird wie folgt geändert:

a) Nach der laufenden Nummer 2.2.5 wird folgende laufende Nummer 2.2.5a eingefügt:

laufende Nummer	Ordnungswidrigkeit	laufende Nummer der Anlage zur Bußgeldkatalog-Verordnung (BKat)
„2.2.5a	Bei stockendem Verkehr auf einer Autobahn oder Außerortsstraße für die Durchfahrt von Polizei- oder Hilfsfahrzeugen keine vorschriftsmäßige Gasse gebildet	50, 50.1, 50.2, 50.3“.

b) Nach der laufenden Nummer 2.2.8 wird folgende laufende Nummer 2.2.8a eingefügt:

laufende Nummer	Ordnungswidrigkeit	laufende Nummer der Anlage zur Bußgeldkatalog-Verordnung (BKat)
„2.2.8a	Beim Führen eines Kraftfahrzeugs elektronisches Gerät rechtswidrig benutzt mit Gefährdung oder mit Sachbeschädigung	246.2, 246.3“.

Artikel 5

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den . . .

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Der Gesetzentwurf dient in erster Linie der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

§ 23 StVO

„Handy“

Nach dem DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2016 hat eine im Sommer 2015 durchgeführte Umfrage unter 1.100 Autofahrern in Deutschland ergeben, dass über die Hälfte während der Fahrt das Telefon nutzt und 5 % davon ohne vorgeschriebene Freisprecheinrichtung. 22 % programmieren das Navigationsgerät während der Fahrt. Bei Meldung einer SMS oder Chatnachricht im Handy antworten 2 % der Fahrzeugführer mit Texteingabe während der Fahrt, 7 % bei Stop-and-Go-Verkehr oder beim kurzen Halt an der nächsten Ampel. Nur 5 % verzichten ganz auf solche Tätigkeiten. Junge Fahrzeugführer lassen sich dabei im Vergleich zu einem häufigeren Hantieren mit dem Smartphone verleiten.

In einer Simulatorstudie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurden Ausmaß, Einzelumstände und Auswirkungen bestimmter fahrfremder Tätigkeiten (Verfassen und Lesen von SMS, Eingeben von Telefonnummern sowie der Informationsabruf aus dem Internet via Smartphones) ermittelt (Forschungsprojekt - FE 82.0551/12 - Risikoabschätzung der Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten mit vorausgegangener Machbarkeitsstudie FE 82.376/2009).

Zwei Vergleichsgruppen bearbeiteten dazu vorgegebene Aufgaben entweder direkt über Eingaben am Smartphone, das in einer Halterung am Armaturenbrett befestigt war, oder durch eine fahrzeugintegrierte Bedienlösung, die Sprachsteuerung ermöglichte und eine Vorlesefunktion enthielt. Bei der letztgenannten Gruppe war die Internetnutzung zudem beschränkt. Untersucht wurden Auswirkungen auf das Blick- und Fahrverhalten, wobei die Untersuchung auf eine standardisierte Folgefahrt (CarFollow Anordnung) und einen komplexen Prüfparcours unterteilt wurde.

Wesentliches Ergebnis: Das Lesen von längeren Texten, das Verfassen von Kurznachrichten und Emails sowie anspruchsvolle Internetaktivitäten während der Fahrt waren als kritisch zu bewerten, soweit sie visuell und manuell ohne Vorlesefunktion und Spracherkennung durchgeführt wurden.

Aus den Ergebnissen lässt sich zudem herleiten, dass die Ablenkungswirkung von den Probanden selbst als durchaus kritisch bewertet wurde. Sie ergriffen präventiv entsprechende Kompensationsmaßnahmen (z. B. Verringerung der Geschwindigkeit, Vergrößerung des Abstands). Einige Probanden führten die Aufgaben wahrscheinlich nur unter dem „Ausführungsdruck“ der Aufgabenstellung aus, obwohl sie dies bei freier Wahl gegebenenfalls nicht getan hätten. Nur einzelne Probanden unterließen entgegen dem Untersuchungsdesign aber tatsächlich die Ausführung einiger Aufgaben gezielt, andere führten sie

nur bei verkehrsbedingten Halten aus. Somit konnte nur in Teilen eine grundsätzlich funktionierende Selbstregulation des Fahrerverhaltens attestiert werden.

Die Studie hat auch gezeigt: die Ablenkung durch Vorlesen lassen von Nachrichten oder die Anwahl von Nummern durch Sprache hat nur eine geringe Ablenkungswirkung. Hin-gegen ist die Ablenkung bei manueller Eingabe höher. Aufgaben, die eine längere Eingabe benötigen (SMS-Schreiben, Nummer eintippen) sind zudem deutlich ablenkender, als nur kurze Bedientätigkeiten (Annehmen des Anrufs durch Tastendrücker etc.) oder das Able-sen empfangener Nachrichten mit mehrmaliger, unterbrochener Blickzuwendung.

Es lässt sich also festhalten: Werden Aufgaben mit hohen visuell-motorischen Anforde-rungen (längeres Lesen und Eingeben von längeren Texten) erledigt, wird die Leistung der Fahrer sowohl bei der Längs- und Querregelung stark beeinträchtigt, verbunden mit einer Zunahme bei der Häufigkeit von Fahrfehlern. Bei Wahrnehmung dieser Aufgaben mittels integrierter Bedienlösungen (Spracherkennung und Vorlesefunktion) verringert sich das Ausmaß der Beeinträchtigung deutlich. Es kann die Spurhaltung besser aufrechterhalten werden und es treten weniger Fahrfehler auf. Trotz zum Teil feststellbarer Leistungsbeeinträchtigungen waren in dieser Simulation insgesamt keine gravierenden Auswirkungen der Smartphone-Benutzung auf die Fahrsicherheit feststellbar: die Anzahl kritischer Situatio-nen (u. a. Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer, Kollisionen) stieg bei Benutzung des Smartphones nicht bedeutsam an, was u. a. auf erhöhte Kompensationsbemühungen der Fahrer (Wahl größerer Abstände oder Absenkung der Geschwindigkeit während der Auf-gabenausführung) zurückzuführen war. In besonders (zeit)kritischen Situationen (komplexe Verkehrssituation) verzichtete ein Teil der Fahrer von vornherein ganz auf die Bearbei-tung der vorgegebenen Aufgaben. Sämtliche Probanden standen einer Kopplung ihres Smartphones an das fahrzeuginterne Informationssystem und die damit verbundenen Mög-lichkeiten zur Einschränkung (z. B. Sprachsteuerung) positiv gegenüber.

Vielfache Untersuchungen (aus dem Ausland, der Unfallversicherer, der Verkehrssicherheitsverbände) belegen mittlerweile eine die Verkehrssicherheit gefährdende Ablenkungs-wirkung fahrfremder Tätigkeiten insgesamt. Viele dieser Tätigkeiten können dabei aller-dings als sozialadäquat bezeichnet werden, sodass es ein Übermaß darstellen würde, diese während der Fahrt zu untersagen. Dies gilt insbesondere für das Rauchen, Essen, Trinken, Radio-, CD-Hören und die Unterhaltung mit anderen Fahrzeuginsassen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass es keine belastbaren statistischen Aussagen gibt, inwieweit solche Ver-haltensweisen tatsächlich unfallursächlich geworden sind. Insoweit soll es daher dabei bleiben, dass für diese Verhaltensweisen weiter die Grundregel des § 1 StVO zur Anwen-dung kommt und auch unter Verkehrssicherheitsaspekten als ausreichend angesehen wird. Aufmerksamkeit ist die beste Sicherheitsstrategie. Diese muss der Fahrzeugführer eigen-verantwortlich gewährleisten. Diese Tätigkeiten bleiben also weiter erlaubt, soweit sie der-art ausgeübt werden, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Um-ständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird. Für diese Verhaltensweisen obliegt es also weiter dem Fahrzeugführer, eigenverantwortlich zu entscheiden, ob diese Tätigkeiten derart ausgeübt werden, dass die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird. Ist dies nicht der Fall, sind sie zu unterlassen.

Auch die mentale Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten wird sich allerdings, obwohl deren Gefährlichkeit ebenfalls durch zahlreiche Studien belegt ist, kaum während der Fahrt verbieten lassen. Vor allem wäre ein etwaiger Verstoß aber auch nicht kontrollierbar. Dem Fahrzeugführer wird man nicht das Nachdenken über außerhalb des Verkehrsgeschehens liegende Lebenssachverhalte verbieten können, geschweige denn ließe sich ein Verstoß ohne Aufzeichnung der Gehirnströme während der Fahrt überhaupt gerichts-fest nachweisen. Eine mentale Ablenkung infolge schwieriger Lebenslagen (Trauer, Ärger, Angst etc.)

wird damit auch künftig während der Fahrt genauso zum Verkehrsalltag gehören wie eine stimulierende Gemütslage (Vorfreude, Erfolg etc.) oder bestehende Automatismen beim Fahren („Haus- und Hofstrecke“). Solche Gemütsbewegungen oder Sachverhalte können sich zwar negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken, den Fahrzeugführer in seiner Aufmerksamkeit negativ beeinträchtigen, sind aber ebenfalls nicht regulierbar und damit als sozialadäquat hinzunehmen.

Dies muss dann aber auch für die mentale Ablenkung bei Nutzung von Geräten der Unterhaltungs-, Informations- oder Kommunikationselektronik gelten, denn eine unterschiedliche Behandlung der mentalen Ablenkung durch solche Geräte ließe sich unter Anwendung des Gleichbehandlungsgrundsatzes nicht begründen.

Nicht nur die DEKRA-Umfrage belegt auch: das derzeitige Handy-Verbot wird im Verkehrsalltag zu wenig beachtet.

Es ist daher erforderlich, das Vertrauen in die Bestandskraft der Regelung herzustellen. Die Rechtstreue der Bevölkerung muss zunächst durch eine Heraufsetzung der Bewehrung gestärkt werden. Die Bewehrung ist in Abhängigkeit des Eintritts von besonderen Folgen zu staffeln. Es gibt zudem hinreichend sichere Anhaltspunkte, dass die Androhung und Verhängung eines Fahrverbotes als Denkmittel und Besinnungsmaßnahme für den Verkehrsteilnehmer derart von Bedeutung sind, dass sie ebenfalls die Hemmung erhöht, gegen eine Vorschrift zu verstoßen. Der Verstoß gegen die Vorschrift wird stets vorsätzlich begangen. Die nicht rechtskonforme Nutzung der Geräte stellt eine grobe und beharrliche Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers dar, die objektiv immer wieder Ursache schwerer Unfälle ist und subjektiv auf besonders großem Leichtsinne, grober Nachlässigkeit oder Gleichgültigkeit beruhen. Es ist ein besonders verantwortungsloses Verhalten des Fahrzeugführers, sich während der Fahrt mit dieser fahrfremden Tätigkeit zu befassen, selbst in Verkehrslagen, in denen es auf die Beachtung der Vorschrift besonders ankommt. Zwar besteht diesbezüglich ein gewisser Drang zur Selbstregulation, die Fahrzeugführer sind sich aber nicht in hinreichendem Maß bewusst, wie gefährlich diese fahrfremden Tätigkeiten sind.

Mit der Höhe der angedrohten Bußgelder wird der Unwert der Tat zum Ausdruck gebracht. Dies soll die Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung unterstützen und die Erkenntnis festigen, dass die Konzentration auf die fahreigenen Tätigkeiten wesentlich ist, um zu einem verkehrssicheren Miteinander im Straßenverkehr beizutragen. Durch die Bildung dieses Bewusstseins soll in der Bevölkerung die Hemmung erhöht werden, durch verbotene fahrfremde Tätigkeiten menschliches Leben vorsätzlich zu gefährden.

Hoch- oder vollautomatisiertes Fahren

Das Angebot an technischen Systemen in Kraftfahrzeugen, die den Fahrzeugführer bei der Fahrzeugführung unterstützen, hat sich kontinuierlich weiterentwickelt. Die nun anstehende Weiterentwicklung - das System übernimmt die Längs- und Querverwaltung für einen gewissen Zeitraum in spezifischen Situationen - ist so ausgereift, dass das technische System in der automatisierten Phase die Aufgaben der Fahrzeugsteuerung für diesen gesamten Anwendungsfall (nicht nur für einzelne Steuergeräte) selbstständig bewältigt. Derartige automatisierte Systeme werden - abhängig vom Grad der Automatisierung - als hoch- oder vollautomatisierte Systeme bezeichnet.

Die Bundesregierung unterstützt das automatisierte Fahren und hat jüngst mit einer Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (Gesetz vom 16.06.2017 BGBl. I S. 1648) definiert, welche Fahrzeuge als Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen

im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes anzusehen sind und geregelt, dass sich der Fahrzeugführer unter bestimmten Voraussetzungen während der Verwendung von hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden darf.

Der neue § 1b des Straßenverkehrsgesetzes erlaubt, dass sich der Fahrzeugführer in diesen Fällen in gewissen Grenzen mit anderen, fahrfremden Tätigkeiten beschäftigen kann. Die Aufrechterhaltung der Verbote des § 23 Absatz 1a würde ein Übermaß darstellen, da viele der automatisierten Fahrfunktionen – neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit – die Nutzung von Geräten und Diensten der Informations- und Kommunikationstechnik in angemessenem Rahmen ermöglichen sollen.

Gesichtsverhüllungs- und -verdeckungsverbot

In Deutschland gibt es keine Halterhaftung. Denn aus dem Rechtsstaatsprinzip folgt, dass jede Strafe Schuld voraussetzt. Mit der Strafe wird dem Täter ein Rechtsverstoß vorgehalten und zum Vorwurf gemacht. Ein solcher Vorwurf setzt aber Vorwerfbarkeit, d. h. die persönliche Schuld des Täters, voraus. Anderenfalls wäre die Strafe eine mit dem Rechtsstaatsprinzip unvereinbare Vergeltung für einen Vorgang, den der Betroffene nicht zu verantworten hat. Die ausschließliche Verantwortlichkeit des Kraftfahrzeugführers bei einer automatisierten Verkehrsüberwachung nachzuweisen fällt aber immer dann schwer, wenn das Gesicht verdeckt oder verhüllt ist. Zwar gebieten es die Helmpflicht und damit die Verkehrssicherheit und der Eigenschutz von Krafttradfahrern, dass diese ihren Kopf mit einem geeigneten Helm (meist Integralhelm mitsamt dem darunter befindlichen Kälteschutz) schützen, im Kraftfahrzeug besteht dieses Schutzbedürfnis aber nicht im vergleichbaren Sinne. Die Länder tragen dem Schutzbedürfnis der Krafttradfahrer einerseits und dem Kontrollbedürfnis des Staates andererseits dadurch Rechnung, dass sie vermehrt Anhaltekontrollen bei den Kraftträdern durchführen, insbesondere an den örtlich bekannten Unfallschwerpunkten. Zur Gewährleistung einer effektiven Verkehrsüberwachung, die mehr und mehr automatisiert durchgeführt wird, ist es im Übrigen geboten, für die das Kraftfahrzeug führende Person ein Verbot auszusprechen, welches die Feststellbarkeit der Identität von vornherein gewährleistet. Ein Verstoß gegen die Vorschrift wird vorsätzlich begangen, es ist daher geboten, eine angemessene Sanktion für die Zuwiderhandlung vorzusehen.

§ 25 StVO

Der unbestimmte Rechtsbegriff „wenn es die Verkehrslage erfordert“ war der Auslegung zugänglich und sorgte insbesondere abseits der Hauptverkehrsstraßen mancherorts für eine Verunsicherung der Fußgänger. Es würde ein Übermaß darstellen, auf Straßen, auf denen der Fahrzeugverkehr in der Regel weder so stark ist, dass Fußgänger die Fahrbahn nicht sicher überqueren können noch Fußgänger den Fahrzeugverkehr beim Überqueren unzumutbar behindern, die Fußgänger auf die aufgezählten Querungsstellen zu verweisen. Es erscheint daher sachgerecht, das Merkmal der „Verkehrslage“ durch konkretere Bezeichnungen zu ersetzen. Auch für die Fahrzeugführer bedeutet dies einen Sicherheitsgewinn, sie können sich ebenfalls besser auf ein zu erwartendes Querungsverhalten der Fußgänger einstellen.

§ 30 StVO

Im Einklang mit der Neufassung der VwV-StVO wird in § 30 Absatz 3 Satz 1 nunmehr klargestellt, dass das Lkw-Sonn- und Feiertagsfahrverbot nur auf den gewerblichen Güterverkehr Anwendung findet. Dies galt auch vorher schon und entspricht der ursprünglichen

Intention für die Einführung des Verbots im Jahre 1956, jedoch gab es in der Praxis einige Unklarheiten, die mit dieser Änderung beseitigt werden sollen.

Auch die Verankerung einer Ausnahme vom Lkw-Sonn- und Feiertagsfahrverbot und vom Fahrverbot an Samstagen in der Ferienzeit für schwere Lkw für den dringenden Einsatz von Abschleppfahrzeugen dient der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Verunfallte oder liegen gebliebene Kraftfahrzeuge (auch mit verlorenem Ladungsgut) stellen oftmals ein Verkehrshindernis dar. Ihr schnelles Verbringen aus dem Straßenraum minimiert Gefahren und gewährleistet die Wiederherstellung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs. Aus diesem Grund erteilen derzeit bereits die Länder entsprechende Dauerausnahmegenehmigungen. Durch die Aufnahme der Ausnahme in die StVO selbst, die auch mit Blick auf das Schutzgut des Fahrverbotes zum Wohle aller Verkehrsteilnehmer angemessen ist, wird dieser bürokratische Aufwand für die Wirtschaft und die Verwaltung zukünftig entbehrlich.

Die Verankerung der Ausnahme für den Transport bestimmter tierischer Nebenprodukte ist infolge geänderten EU-Rechts zum Schutze der Verbreitung von Tierseuchen erforderlich und hat damit ebenfalls einen gefahrenabwehrrechtlichen tierseuchenhygienischen Hintergrund. Die beförderten Güterkategorien orientieren sich dabei an dem Gefährlichkeitsgrad des transportierten Gutes. Nach § 8 Absatz 1 Satz 1 des Tierische Nebenprodukte-Beseitigungsgesetzes (TierNebG) hat die Beseitigungspflichtige Material der Kategorie 1 und 2 mit hohem und mittlerem Risiko unverzüglich abzuholen, zu sammeln, zu befördern und zu lagern. Eine rasche Abholung ist insbesondere aus seuchenhygienischen Gründen geboten. Eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 der StVO, die in solchen Fällen in der Vergangenheit gewährt wurde, führte zu einem zeitlich verzögerten Abtransport und erhöhte die Gefahr der weiteren Seuchenausbreitung.

Die Schaffung einer Ausnahme für den Transport der Bienenvölker ist auch an Sonn- und Feiertagen erforderlich.

§ 41 StVO

Die Erweiterung der laufenden Nummer 27 dient der Klarstellung, dass die auf dem Zusatzzeichen genannte Beschränkung der zulässigen Gesamtmasse des Verkehrsverbotes nicht nur für das Verkehrsmittel Kraftfahrzeug als ziehendes Fahrzeug, sondern auch für das anhängende Verkehrsmittel gilt. Einschließlich bedeutet, dass beide Verkehrsmittel zusammen mit ihrer jeweiligen zulässigen Gesamtmasse zu berechnen sind.

Die übrigen Erläuterungserweiterungen zu einigen Verkehrsverbotszeichen für Fahrzeuge mit bestimmten Maßen oder Massen oder zur vorgeschriebenen Mindestgeschwindigkeit oder zur abgesenkten Höchstgeschwindigkeit tragen der heute vor allem auf Autobahnen anzutreffenden Beschilderung u. a. im Baustellenbereich Rechnung. Zwecks Einsparung von zusätzlichen Blechschildern, welche die Ver- und Gebote auf die jeweiligen Tafeln montiert kennzeichnen, werden bereits durchweg Tafeln eingesetzt, welche diese Ver- und Gebote integriert enthalten. Infolge einer fehlenden klarstellenden Erläuterung zu den Ge- und Verboten ändert sich dadurch aber nicht der gesetzliche Anordnungsgehalt dieser Richtzeichen. Bei etwaiger Nichtbeachtung dieser Vorgaben ist bislang daher lediglich eine Bewehrung über § 1 Absatz 2 StVO möglich. Aus diesem Grund muss bei den Vorschriftzeichen klargestellt werden, dass die Zeichen, soweit sie in Überleitungs-, Verschwenkungs-, Fahrstreifen-, Einengungs- oder Aufweitungstafeln integriert sind, bei denen es sich um reine Richtzeichen handelt, ihren Ge- oder Verbotscharakter nicht verlieren.

Bußgelder, Fahrverbot und Punkteeintragung bei Nichtbeachtung der Vorschrift zur Bildung einer Rettungsgasse

Durch das Zweiundfünfzigste Gesetz zur Änderung des Strafgesetzbuchs – Stärkung des Schutzes von Vollstreckungsbeamten und Rettungskräften, das am 30. Mai 2017 in Kraft getreten ist, wurde der Straftatbestand der unterlassenen Hilfeleistung (§ 323c StGB) um einen neuen Absatz 2 ergänzt, der die Behinderung von Personen unter Strafe stellt, die bei Unglücksfällen oder gemeiner Gefahr oder Not Hilfe leisten oder Hilfe leisten wollen (BGBl. I S. 1226). Dies umfasst unter anderem auch das Blockieren einer Notfallgasse im Unglücksfall (siehe Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz (6. Ausschuss), Bundestagsdrucksache 18/12153, Begründung zu Nummer 2). Nachdem der Bundesgesetzgeber mit § 323c Absatz 2 des Strafgesetzbuches den Straftatbestand der vorsätzlichen Behinderung von hilfeleistenden Personen eingeführt hat, muss in der Folge auch ein deutliches Signal im Bereich der Ordnungswidrigkeiten bei fahrlässigen Begehung gesetzt werden. Dazu werden die Rechtsfolgen bei Verstoß gegen die Vorschrift zur Bildung einer Rettungsgasse nach § 11 Absatz 2 StVO erheblich verschärft.

II. Wesentlicher Inhalt

Im Zentrum der Änderungen steht die Anpassung des bislang in § 23 Absatz 1a StVO verankerten hand-held-Verbotes für Auto- oder Mobiltelefone an den Stand der Technik mitsamt seinen Folgeänderungen. Dabei wird ein technikoffener Ansatz gewählt. Sämtliche Geräte der Kommunikations-, Informations- und Unterhaltungselektronik werden nunmehr von der Vorschrift erfasst, ohne dies – wie bislang üblich – auf einzelne Gerätschaften zu reduzieren. Damit werden auch Geräte erfasst, die derzeit noch gar nicht auf dem Markt sind, sondern erst noch entwickelt werden. Es bleibt im Wesentlichen dabei, dass die Hände des Fahrzeugführers während der Fahrt grundsätzlich zur Bewältigung der Fahraufgaben (Lenken, Schalten, Blinker betätigen etc.) zur Verfügung stehen sollen. Hinzu kommt, dass künftig auch der Blick des Fahrzeugführers im Wesentlichen auf das Verkehrsgeschehen konzentriert sein soll. Eine Blickzuwendung zum Gerät soll nur beiläufig zulässig sein.

III. Alternativen

Vollständiges Verbot der Nutzung von elektronischen Geräten während der Fahrt, da sie auch mental ablenken; dies würde aber ein Übermaß darstellen. Mentale Ablenkungen des Fahrzeugführers können auch auf andere Art und Weise verursacht werden (z. B. Gespräch mit dem Beifahrer, angestrengtes Nachdenken über ein Problem etc.). Auch wäre ein vollständiges Verbot der Verkehrssicherheit ggf. in bestimmten Fällen abträglich (ein solches Verbot würde z. B. auch das Hören von Warndurchsagen im Radio - Hinweis auf Falschfahrer etc. umfassen). Auch besteht z. B. keine Notwendigkeit, die Nutzung während eines Staus, bei dem sich nichts mehr bewegt, zu verbieten. Da kann die Benutzung des Telefons sogar der Verkehrssicherheit zuträglich sein, wenn z. B. über eine verspätete Ankunft informiert wird.

Anstelle der Verankerung eines Verbotes der Gesichtsverdeckung oder –verhüllung könnten die Länder insgesamt vermehrt auf Anhaltekontrollen anstelle von automatisierten Verkehrsüberwachungsmaßnahmen auch außerhalb des Kraftradverkehrs setzen. Dies würde aber einen übermäßigen, nicht leistbaren Personalaufwand in den Ländern bedingen. Auch ein umfassendes „Vermummungsverbot“ im öffentlichen Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmer/innen könnte verankert werden. Sowohl der Rad- als auch der Fußverkehr unterfällt aber in der Regel keiner automatisierten Kontrolle – hier ist die Anhaltekontrolle ebenfalls bereits Standard. Der Einbeziehung der Kraftradfahrer/Innen in das Verbot steht ihr Schutzbedürfnis entgegen. Denn sie verfügen in der Regel nicht über andere Sicherungsmaßnahmen wie z. B. Gurte, Airbags etc.

Zur Umsetzung des EU-Rechts gibt es keine Alternative, allerdings könnte das Lkw-Sonn- und Feiertagsfahrverbot gänzlich abgeschafft werden. Dies würde aber eine einseitige Bevorteilung der Wirtschaft bedeuten und die berechtigten Interessen der Bevölkerung (z. B. Anspruch auf eine lärmfreie Nacht pro Woche, Unterstützung des Freizeitverkehrs, Beachtung der Sonn- und Feiertagsruhe) einseitig außer Acht lassen. Die Ausnahmetatbestände ließen sich zudem weiterhin durch die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen lösen. Dies würde aber unnötigen Bürokratismus auslösen, weil sie stets zu erteilen wären. Eine weitergehende Schaffung von bestimmten Ausnahmen z. B. für den Abtransport sämtlicher tierischer Nebenprodukte der Kategorie 2 würde im Vergleich zu den anderen im der Vorschrift gewährten Ausnahmen hingegen zu einer Schieflage führen. Hier gilt es, den hohen Stellenwert des Verbotes aufrecht zu erhalten. Freigestellt sind dort generell z. B. nur bestimmte leicht verderbliche Lebensmittel; Futtermittel hingegen genießen keinen derart hohen Stellenwert, so dass für sie keine generelle verordnungsrechtliche Ausnahme gewährt wird.

Die Alternative „vollständige Brückensperrung durch bauliche Hindernisse“ scheidet wegen der Bedeutung der Infrastruktur zwecks Mobilitätssicherung aus und ist als ultima ratio möglichst zu vermeiden. Eine ununterbrochene Polizeipräsenz zur Unterbindung der Lkw-Überfahrten lässt sich angesichts anderer vordringlich zu leistender Polizeiaufgaben nicht bewerkstelligen.

IV. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Änderungen des § 30 StVO und der Ferienreiseverordnung stehen mit der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 vom 21.10.2009 und der auf die Verordnung (EU) Nr. 1069/2009 gestützten Verordnung (EU) Nr. 142/2011 im Einklang.

V. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Es werden in der Verwaltung sowie bei den Antragstellern sowohl der Antragsvorgang als auch die Bescheiderteilung für bislang erforderliche Ausnahmegenehmigungen vom Lkw-Sonn- und Feiertagsfahrverbot eingespart.

Es werden Anordnungen von eigentlich erforderlichen Zusatzzeichen eingespart.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Verwaltungsänderung berücksichtigt die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und damit auch der sozialen Verantwortung im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie. Ein sicherer Straßenverkehr einschließlich der Gewährleistung einer effektiven Verkehrsüberwachung ist zudem unerlässliche Voraussetzung für ein funktionierendes Miteinander im Straßenverkehr und damit auch für eine funktionierende Wirtschaft.

Durch eine Minimierung der Blickablenkung von Fahrzeugführern ist eine Rückbesinnung auf die eigentlichen Fahraufgaben zu erwarten, was der Fahrleistung der Fahrzeugführer zugutekommen wird, verbunden mit einem Rückgang dadurch verursachter Unfallsituationen – mitsamt der dadurch verursachten gesamtwirtschaftlichen Folgekosten. Damit werden Gefahren und unvermeidbare Risiken für die menschliche Gesundheit minimiert. Zudem wird der technischen Fortentwicklung der Weg bereitet. Innovationen im Fahrzeugbereich und im Elektronikbereich werden gefördert. Eine risikoarme und rasche Verbringung verseuchten Tiergutes ist der erste Schritt für eine schnelle und wirksame Seucheneindämmung. Auch dadurch werden unvermeidbare Risiken für die menschliche, aber auch tierische Gesundheit minimiert. Dies wirkt sich auch positiv auf die Indikatoren 11a Mobilität und 14a länger gesund leben aus. Zudem wirkt sich die generelle Ausnahme für den Lkw-Transport von Bienenvölkern auch an Sonn- und Feiertagen u. a. arterhaltend aus.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine. Durch die Absicherung der Praxis, dass vereinzelte Vorschriftzeichen (Zeichen 264, 274, 275, 278 und 279) auch in bestimmte Richtzeichen (Fahrstreifentafeln, bestimmte Einengungstafeln, bestimmte Aufweitungstafeln) integriert werden können, werden bei den Baulastträgern Kosten für zusätzliche Vorschriftzeichen, die auf die Tafeln mit beschränkenden Zusatzzeichen aufgebracht werden müssten, eingespart. Eine genaue Anzahl der eingesparten Zeichen ist nicht quantifizierbar.

4. Erfüllungsaufwand

a) Für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

b) Für die Wirtschaft

Die Ausdehnung der Ausnahmetatbestände in § 30 Absatz 3 StVO zum Sonn- und Feiertagsfahrverbot auf den Transport von seuchenbefallenen Tieren und lebenden Bienen sowie für Abschlepp-, Bergungs- und Pannenhilfsfahrzeuge führt zu einer Reduzierung der laufenden, bürokratischen Aufwendungen bei den betroffenen Unternehmen. Insgesamt verringert sich die Anzahl der zu beantragenden Einzel- und Dauerausnahmegenehmigungen. Einmaliger Erfüllungsaufwand fällt bei den Unternehmen nicht an.

Wie in den Ausführungen zur Verwaltung deutlich wird, reduziert sich der jährliche Erfüllungsaufwand der Unternehmen durch die nicht mehr notwendigen Anträge auf Ausnahmegenehmigungen (s. nachstehende Tabelle).

Jährlicher Erfüllungsaufwand für die Beantragung der Ausnahmegenehmigungen				
Jährlicher Personalaufwand				
Vorgaben	Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (30,90 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €
1. Aufwand für die Zusammenstellung/ Vervollständigung/Versand der notwendigen Unterlagen für eine Ausnahmegenehmigung (Antragsformular; Kopien von Fracht- und Begleitpapieren/Fahrzeugschein; Dringlichkeitsbescheinigung etc.)	40	20,60	-1037	-21.362
Summe				-21.362
Jährlicher Sachaufwand				
Vorgaben	Kosten je Antrag in €	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Sachkosten) in €	
2. Kosten für die Beantragung einer Dringlichkeitsbescheinigung für eine Einzelausnahmegenehmigung	30	-677	-20.310	
3. Kosten für die Beantragung einer Dringlichkeitsbescheinigung für eine Dauerausnahmegenehmigung	60	-339	-20.340	
Summe			-40.650	

Der Aufwand für die Zusammenstellung der notwendigen Unterlagen sowie zur Übermittlung erfordert schätzungsweise 40 Minuten im Mittel. Wird ein durchschnittlicher Stundenlohn von 30,90 Euro (Quelle Leitfaden EA, mittleres Qualifikationsniveau über alle Wirtschaftsbereiche) zugrunde gelegt, ergibt sich bei einer angenommenen Fallzahl an Anträgen von 1.037 pro Jahr (s. Abschnitt „Verwaltung“) ein jährlicher Rückgang des Erfüllungsaufwand um ca. 21 Tsd. Euro für Personal.

Es wird davon ausgegangen, dass für alle bisherigen Anträge für Ausnahmegenehmigungen eine Dringlichkeitsbescheinigung vorzulegen war (Sowohl bei Einzelausnahmegenehmigungen als auch Dauerausnahmegenehmigungen, s. Anmerkungen im Abschnitt „Verwaltung“). Die Dringlichkeitsbescheinigungen werden in der Regel durch die Industrie- und Handelskammern ausgestellt. Laut telefonischer Auskunft der IHK Hannover liegen die Kosten für eine Dringlichkeitsbescheinigung für eine Einzelausnahmegenehmigung bei 30 Euro und für eine Dauerausnahmegenehmigung bei 60 Euro. Wird davon ausgegangen, dass diese Kosten bundesweit Anwendung finden können, ergibt sich ein Rückgang der Sachaufwendungen der Wirtschaft um ca. 41 Tsd. Euro pro Jahr.

Darüber hinaus sinken auch die jährlichen Gebühreneinzahlungen der Unternehmen für die entfallenen Anträge (s. Abschnitt „Weitere Kosten“)

Durch den einmaligen zusätzlichen Feiertag in einigen Ländern am 31. Oktober 2017 (Reformationstag) müssen Unternehmen, die an diesem Tag in diesen Ländern (s. Ausführungen zur Verwaltung) Lkw-Transporte durchführen möchten, einen Antrag für eine Aus-

nahmegenehmigung vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot stellen. Insgesamt kann sich dadurch die Anzahl der zu beantragenden Einzelausnahmegenehmigungen einmalig in 2017 erhöhen.

Wie in den Ausführungen zur Verwaltung deutlich wird, erhöht sich der einmalige Erfüllungsaufwand der Unternehmen durch die zusätzlich notwendigen Anträge auf Ausnahmegenehmigungen (s. nachstehende Tabelle).

Einmaliger Erfüllungsaufwand für die Beantragung der Ausnahmegenehmigungen am Reformationstag 2017				
Einmaliger Personalaufwand				
Vorgaben	Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (30,90 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €
1. Aufwand für die Zusammenstellung/ Vervollständigung/Versand der notwendigen Unterlagen für eine Ausnahmegenehmigung (Antragsformular; Kopien von Fracht- und Begleitpapieren/Fahrzeugschein; Dringlichkeitsbescheinigung etc.)	40	20,60	4.750	97.850
Summe				97.850
Einmaliger Sachaufwand				
Vorgaben	Kosten je Antrag in €	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Sachkosten) in €	
2. Kosten für die Beantragung einer Dringlichkeitsbescheinigung für eine Einzelausnahmegenehmigung	30	4.750	142.500	
Summe			142.500	

Der Aufwand für die Zusammenstellung der notwendigen Unterlagen sowie zur Übermittlung erfordert schätzungsweise 40 Minuten im Mittel. Wird ein durchschnittlicher Stundenlohn von 30,90 Euro (Quelle Leitfaden EA, mittleres Qualifikationsniveau über alle Wirtschaftsbereiche) zugrunde gelegt, ergibt sich bei einer angenommenen Fallzahl an Anträgen von 4.750 am Reformationstag 2017 (s. Abschnitt „Verwaltung“) eine einmalige Erhöhung des Erfüllungsaufwands um ca. 98 Tsd. Euro für Personal.

Es wird davon ausgegangen, dass für alle Anträge an Ausnahmegenehmigungen eine Dringlichkeitsbescheinigung vorzulegen ist. Die Dringlichkeitsbescheinigungen werden in der Regel durch die Industrie- und Handelskammern ausgestellt. Laut telefonischer Auskunft der IHK Hannover liegen die Kosten für eine Dringlichkeitsbescheinigung für eine Einzelausnahmegenehmigung bei 30 Euro. Wird davon ausgegangen, dass diese Kosten bundesweit Anwendung finden können, ergibt sich eine einmalige Erhöhung der Sachaufwendungen der Wirtschaft um ca. 143 Tsd. Euro.

Darüber hinaus steigen auch die einmaligen Gebühreneinzahlungen der Unternehmen für die zusätzlichen Anträge (s. Abschnitt „Weitere Kosten“)

c) Für die Verwaltung

Erfüllungsaufwand des Bundes

Für den Bund entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Die Ausdehnung der Ausnahmetatbestände in § 30 Absatz 3 StVO zum Sonn- und Feiertagsfahrverbot auf den Transport von seuchenbefallenen Tieren und lebenden Bienen sowie für Abschlepp-, Bergungs- und Pannenhilfsfahrzeuge führt zu einer Reduzierung der laufenden, bürokratischen Aufwendungen bei den betroffenen Unternehmen und in der Verwaltung. Insgesamt verringert sich die Anzahl der zu beantragenden bzw. zu bearbeitenden Einzel- und Dauerausnahmegenehmigungen.

Trotz einer in 2008 getroffenen Vereinbarung der Länder zu einer bundesweit einheitlichen Handhabung der Regelungen der in §§ 30 Absatz 3 und 4 sowie 46 Absatz 1 Satz 1 Nr. 7 StVO zur Reduzierung der Anforderungen an Ausnahmegenehmigungen für die o. g. Transportzwecke, ist die derzeitige Praxis der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen in den nach Landesrecht zuständigen Behörden (Straßenverkehrsbehörden) uneinheitlich. Die Vereinbarung der Länder sieht u. a. eine Ausnahme vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot für Einsatzfahrten von Bergungs-, Abschlepp-, und Reparaturfahrzeugen vor und sieht beim Transport von lebenden Tieren, wie beispielsweise Bienen, grundsätzlich eine Dringlichkeit im Sinne der VwV I zu § 46 Absatz 1 Satz 1 Nr. 7 StVO als gegeben an. Darüber hinaus sollten die Behörden insbesondere bzgl. des Transports von Bienen in den letzten Jahren von ihrem Opportunitätsprinzip Gebrauch machen (Absehen von einer Ahndung des Verstoßes gegen das Lkw-Sonn- und Feiertagsfahrverbot beim Bientransport).

Eine Befragung zur Bearbeitungspraxis von sieben Straßenverkehrsbehörden aus vier Ländern (Bremen, Bayern, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen) bestätigte, dass derzeit trotz o. g. Regelungen zu Handhabung der Ausnahmeregelungen Einzel- bzw. Dauerausnahmegenehmigungen für Transporte von Bienen und Abschlepp-, Bergungs- und Pannenhilfsfahrzeuge ausgestellt werden. Aufgrund mangelnder nationaler Statistiken über die Anzahl an Ausnahmegenehmigungen und zum Zwecke der Vereinfachung der Erfüllungsaufwandsermittlung wird daher davon ausgegangen, dass die von den Behörden gemeldeten Fallzahlen auf das gesamte Bundesgebiet angewendet werden können. Da es keine Statistik zu der Zahl der Straßenverkehrsbehörden gibt, muss die Anzahl der für die Erfüllungsaufwandsermittlung zuständigen Behörden geschätzt werden. Darüber hinaus ist die Bearbeitungspraxis in den Ländern bzw. Städten/Gemeinden/Landkreisen heterogen. Beispielsweise im Kreis Steinfurt in Nordrhein-Westfalen ist eine Beantragung einer Ausnahmegenehmigung in den Städten Emsdetten, Greven, Ibbenbüren, Rheine und Steinfurt vorgesehen. Als Hilfsgröße dient daher die Anzahl an Gemeinden in Deutschland, die Ende 2015 mehr als 20.000 Einwohner hatten (Quelle: Statistisches Bundesamt). Für diese 691 Städte und Gemeinden wird im Folgenden die Änderung des einmaligen bzw. jährlichen Erfüllungsaufwands dargestellt.

Einmaliger Erfüllungsaufwand fällt lt. Erhebung bei den nach Landesrecht zuständigen Behörden einerseits durch die Schulung der Mitarbeiter/innen hinsichtlich der künftigen Ausnahmetatbestände an. Darüber hinaus müssen die Kosten für die Anpassungen der internen Prozesse bzw. die Anpassung der Software mit einbezogen werden (s. nachstehende Tabelle).

Einmaliger Erfüllungsaufwand zur Schulung und Prozessanpassung in den nach Landesrecht zuständigen Behörden						
Einmaliger Personalaufwand						
	Tätigkeit	Zeitaufwand in Stunden je Mitarbeiter	Anzahl beteiligter Mitarbeiter	Gesamtzahl an Stunden	Lohnsatz in €/h	Einmaliger Personalaufwand in €
1.	Aufwand für die Teilnahme an der Schulung zu den Änderungen bzgl. der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen	3	1.037	3.111	33,05	102.819
2.	Aufwand für die internen Prozessanpassungen der Arbeitsabläufe/Software	8	691	5.528	33,05	182.700
Summe einmaliger Personalaufwand für Schulung und interne Prozessanpassungen						285.519
Einmaliger Sachaufwand						
	Aufwandsposten	Anzahl an Aufwandsposten		Kosten pro Aufwandsposten in €		Einmaliger Sachaufwand in €
3.	Fremdleistung für die Anpassung der Software	691		1.000		691.000
Summe einmaliger Sachaufwand für die Anpassung der Prozessabläufe						691.000

Nach Behördenangaben wird geschätzt, dass durchschnittlich zwei Mitarbeiter/innen pro Behörde ($691 \times 2 = 1.037$) ca. drei Stunden über die neue Rechtslage geschult werden müssen. Laut Befragung gehören die relevanten Mitarbeiter/innen dem mittleren bzw. gehobenen Dienst an (mittlerer Stundensatz beider Besoldungsstufen i. H. v. 33,05 Euro/h gemäß Leitfaden EA). Der einmalige Personalaufwand für die dreistündige Schulung beträgt demnach ca. 103 Tsd. Euro. Der einmalige Personalaufwand zur Anpassung der internen Arbeitsabläufe erfordert einmalig acht Stunden für eine(n) Mitarbeiter/in des mittleren bzw. gehobenen Dienstes je Behörde. Insgesamt ergibt sich hierfür ein Aufwand i. H. v. ca. 183 Tsd. Euro. Hinzu kommen noch Sachaufwendungen für die Anpassung der verwendeten Software. Vielfach haben die Straßenverkehrsbehörden Wartungsverträge mit Softwareanbietern, welche geringfügige Änderungen abdecken. Im Einzelfall betragen die Sachaufwendungen laut Angabe einer Behörde allerdings 1.000 bis 1.500 Euro für die einmaligen Softwareanpassungen. Als Obergrenze für die Kosten bzw. als Schätzung für den Aufwand der Softwareunternehmen wird hier mit durchschnittlich 1.000 Euro pro Behörde gerechnet. Damit belaufen sich die einmaligen Sachaufwendungen auf ca. 691 Tsd. Euro. Insgesamt ergibt sich auf Landes-/Kommunenebene damit zusätzlicher einmaliger Erfüllungsaufwand für Personal von ca. 286 Tsd. Euro und 691 Tsd. für Sachaufwendungen.

Die Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der nach Landesrecht zuständigen Behörden ergibt sich aus dem Wegfall der Bearbeitung und Erteilung der Ausnahmegenehmigungen für die o. g. Tatbestände. Dabei wird zwischen Einzel- und Dauerausnahmegenehmigungen unterschieden. Laut Auskunft der befragten Behörden werden für die relevanten Tatbestände im Durchschnitt ca. 1,5 Anträge für Ausnahmegenehmigungen pro Jahr je Behörde gestellt. Dabei entfallen ca. zwei Drittel auf Einzelausnahmegenehmigungen und ein Drittel auf Dauerausnahmegenehmigungen. Bundesweit ergeben sich daraus ca. 691 Einzelausnahmegenehmigungen und ca. 346 Dauerausnahmegenehmigungen (s. nachstehende Tabelle).

Jährlicher Erfüllungsaufwand für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen					
Jährlicher Personalaufwand					
Vorgaben		Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (mD/gD: 33,05 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €
1.	Eingesparter Aufwand für die behördliche Bearbeitung von Einzelausnahmegenehmigungen	27	14,87	-691	-10.275
2.	Eingesparter Aufwand für die behördliche Bearbeitung von Dauerausnahmegenehmigungen	27	14,87	-346	-5.145
Summe jährlicher Personalaufwand für die Erteilung von Ausnahmegenehmigung bei den nach Landesrecht zuständigen Behörden					-15.420

Die Bearbeitung und Erteilung der Ausnahmegenehmigungen erfolgt entweder durch Personal des mittleren oder des gehobenen Dienstes (mittlerer Stundensatz beider Besoldungsstufen i. H. v. 33,05 Euro/h gemäß Leitfaden EA). Im Durchschnitt dauert die Bearbeitung eines Vorgangs ca. 27 Minuten. Insgesamt ergibt sich durch den Wegfall der vormals zu erteilenden Ausnahmegenehmigungen ein Rückgang des jährlichen Erfüllungsaufwands für Personal in den Straßenverkehrsbehörden i. H. v. ca. 15 Tsd. Euro. Der Reduzierung des jährlichen Erfüllungsaufwands für die Ausnahmegenehmigungen stehen allerdings Gebührenmindereinnahmen gegenüber (s. Kapitel „Weitere Kosten“).

Durch die Festlegung, den Reformationstag einmalig als bundeseinheitlichen Feiertag in 2017 zu begehen, erhöht sich einmalig der Erfüllungsaufwand in den nach Landesrecht zuständigen Behörden (Straßenverkehrsbehörden) für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot. Da die Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt sowie Thüringen den Reformationstag dauerhaft als jährlichen Feiertag begehen, ist für eine bundesweite Ermittlung des Erfüllungsaufwands die potenzielle Erhöhung der zu beantragenden bzw. zu bearbeitenden Einzel- und Dauerausnahmegenehmigungen in diesen Ländern nicht zu berücksichtigen. Die Auswertung der von den Ländern im Rahmen der Anhörung geäußerten Schätzungen bezüglich der potenziellen Anzahl an beantragten Ausnahmegenehmigungen am Reformationstag in 2017 zeigt ein sehr heterogenes Bild. Es wird daher angenommen, dass pro Straßenverkehrsbehörde etwa 10 Anträge für eine Ausnahmegenehmigung am Reformationstag 2017 gestellt werden. Aufgrund mangelnder nationaler Statistiken über die Anzahl und Verteilung an Ausnahmegenehmigungen nach Ländern und zum Zwecke der Vereinfachung der Erfüllungsaufwandsermittlung wird zunächst ein bundesweiter Schätzwert ermittelt, der anschließend um die o. g. Länder mit dauerhaftem Feiertag am 31. Oktober bereinigt wird. Die Bearbeitungspraxis ist in den Ländern bzw. Städten/Gemeinden/Landkreisen heterogen (siehe Ausführungen zum jährlichen Erfüllungsaufwand). Dadurch ergeben sich geschätzte 691 Städte und Gemeinden bundesweit als Genehmigungsbehörden. Bei angenommenen 10 Anträgen pro Behörde lässt sich eine bundesweite Fallzahl von Anträgen für Ausnahmegenehmigungen ermitteln. Da diese Anzahl alle 16 Länder umfasst, ergibt sich bei einer Gleichverteilung der Anträge eine reduzierte Fallzahl i. H. v. 4.750 für elf Länder mit zusätzlichem Feiertag ($(6.910/16) \times 11 = 4.750$).

Einmaliger Erfüllungsaufwand für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen am Reformationstag 2017				
Einmaliger Personalaufwand				
Vorgaben	Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (mD/gD: 33,05 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €
1. Zusätzlicher Aufwand für die behördliche Bearbeitung von Einzelausnahmegenehmigungen	27	14,87	4.750	70.633
Summe einmaliger Personalaufwand für die Erteilung von Ausnahmegenehmigung am Reformationstag 2017				70.633

Die Änderung des einmaligen Erfüllungsaufwands der nach Landesrecht zuständigen Behörden ergibt sich aus der zusätzlichen Bearbeitung und Erteilung der Ausnahmegenehmigungen. Es wird aus Vereinfachungsgründen davon ausgegangen, dass nur Anträge für Einzelausnahmegenehmigungen an diesem Tag bearbeitet werden. Laut Auskunft befragter Behörden erfolgt die Bearbeitung entweder durch Personal des mittleren oder des gehobenen Dienstes (mittlerer Stundensatz beider Besoldungsstufen i. H. v. 33,05 Euro/h gemäß Leitfaden EA). Im Durchschnitt dauert die Bearbeitung eines Vorgangs ca. 27 Minuten. Insgesamt ergibt sich durch den zusätzlichen Feiertag in einigen Ländern ein einmaliger Erfüllungsaufwand für Personal in den Straßenverkehrsbehörden i. H. v. ca. 71 Tsd. Euro. Der Erhöhung des einmaligen Erfüllungsaufwands für die Ausnahmegenehmigungen stehen allerdings Gebührenmehreinnahmen gegenüber (s. Kapitel „Weitere Kosten“).

5. Weitere Kosten

Für die Wirtschaft, insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen, reduzieren sich die Gebührensatzungen für Anträge auf eine Ausnahmegenehmigung vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot. Durch die Ausweitung der Ausnahmetatbestände reduziert sich die Anzahl der zu stellenden Anträge um ca. 1.037. Dies umfasst ca. 691 Einzel- und 346 Dauerausnahmegenehmigungen. Grundsätzlich bewegen sich die Gebühren für Ausnahmegenehmigungen innerhalb der Rahmengebührensätze Nr. 264 GebOSt von 10,20 Euro bis 767,00 Euro. Wie die Erhebung bei den Behörden gezeigt hat, werden die jeweiligen Gebührensätze nach den Merkmalen Einzel- und Dauerausnahmegenehmigung sowie zeitlichen bzw. räumlichen Kriterien bemessen. Im Durchschnitt betragen die Gebühren bei den befragten Behörden für eine Einzelausnahmegenehmigung ca. 35 Euro. Eine Dauerausnahmegenehmigung kostet im Mittel ca. 200 Euro pro Antrag. Insgesamt ergibt sich dadurch ein Rückgang der Gebührensatzungen der Wirtschaft i. H. v. ca. 93 Tsd. Euro pro Jahr (s. folgende Tabelle). In gleicher Höhe kommt es zu Gebührenmindereinnahmen der zuständigen Behörden.

Jährliche Veränderung der Gebühren			
Jährlicher Personalaufwand			
Vorgaben	Gebühren je Fall in €	Fallzahl	Summe Gebühren in €
1. Gebühren für die Beantragung einer Einzelausnahmegenehmigung	35	691	24.185
2. Gebühren für die Beantragung einer Dauerausnahmegenehmigung	200	346	69.200
Summe			93.385

Für Anträge auf eine Ausnahmegenehmigung vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot am Reformationstag 2017 erhöhen sich für die Wirtschaft, insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen, einmalig die Gebührensatzungen. Durch die Ausweitung des Feiertagsstatus des Reformationstags erhöht sich einmalig die Anzahl der zu stellenden Anträge für Einzelausnahmegenehmigungen um ca. 4.750. Grundsätzlich bewegen sich die Gebühren für Ausnahmegenehmigungen innerhalb der Rahmengebührensätze Nr. 264 GebOST von 10,20 Euro bis 767,00 Euro. Wie die Erhebung bei Behörden gezeigt hat, werden die jeweiligen Gebührensätze nach den Merkmalen Einzel- und Dauerausnahmegenehmigung sowie zeitlichen bzw. räumlichen Kriterien bemessen. Im Durchschnitt betragen die Gebühren bei den befragten Behörden für eine Einzelausnahmegenehmigung ca. 35 Euro. pro Antrag. Insgesamt ergibt sich dadurch ein einmaliger Anstieg der Gebührensatzungen der Wirtschaft i. H. v. ca. 166 Tsd. Euro in 2017 (4.750 x 35 Euro = 166.250 Euro). In gleicher Höhe kommt es zu Gebührenmehreinnahmen der zuständigen Behörden.

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie auf das Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Diese Verordnung hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a)

(Änderung § 23 Absatz 1a StVO und Einfügung Absatz 1b)

Die technische Entwicklung mit der fortschreitenden Vernetzung von Fahrzeug und (Unterhaltungs-)Elektronik erfordert eine Regelung, die diesen Umständen Rechnung trägt. Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist es daher angezeigt, den bisherigen Absatz 1a in zwei neue Absätze aufzuteilen. Der neue Absatz 1a enthält statt dem bisherigen Verbot nunmehr ein Gebot, unter welchen Voraussetzungen eine Gerätenutzung zulässig ist. Der neu eingefügte Absatz 1b nennt Ausnahmen von diesen Anforderungen für bestimmte Fälle.

Bislang ist das Annehmen eines Telefongesprächs durch Drücken einer Taste oder das Wischen über den Bildschirm eines Smartphones zu diesem Zweck erlaubt, soweit das Mobiltelefon nicht in die Hand genommen wird. Dabei soll es auch bleiben. Fahrer sind augenscheinlich im gewissen Maß in der Lage, Ob und Wie der Wahrnehmung dieser fahrfremden Tätigkeiten, die nur eine sehr kurze Zeit eine Blickabwendung und Bindung der Hände erfordern, der jeweiligen Fahrsituation anzupassen. Eine darüber hinausgehende Vielfachbeschäftigung der Hände soll aber auch künftig soweit es geht vermieden werden, die Hände sollen zur Bewältigung der Fahraufgaben grundsätzlich weiter zur Verfügung stehen.

Neu ist, dass die Nutzung nicht nur weiterhin im Wege der Arretierung des Handys, oder unter Nutzung z. B. eines Knopfs im Ohr als Freisprecheinrichtung möglich ist, sondern darüber hinaus der technischen Entwicklung in diesem Segment umfangreich Rechnung getragen wird, um die auch bei Einhaltung des hand-held-Verbots mit der Benutzung einhergehenden verkehrssicherheitsgefährdenden Tätigkeiten weiter zu minimieren. Dies gewährleistet die Sprachsteuerung und Vorlesefunktion, mit der verbunden ist, dass der Fahrzeugführer sich visuell weiter auf das Fahrgeschehen konzentrieren kann, ein länger andauernder „Blindflug“ so weitgehend verhindert wird. Andererseits akzeptiert der Ordnungsgeber seit jeher aber auch kurze Blickabwendungen, schreibt sie sogar vor, wie z. B. den Blick in den Rückspiegel etwa vor dem Abbiegen oder Überholen. Eine in zeitlicher Hinsicht vergleichbare Blickabwendung zur Bedienung des Geräts soll also ebenfalls weiter erlaubt bleiben. Geht die Nutzung des Gerätes über diese kurze Blickabwendung hinaus, ist dies allerdings verboten – solche Notwendigkeiten sind durch eine Vorlesefunktion oder Sprachsteuerung zu ersetzen. Die europäische Empfehlung über sichere und effiziente bordeigene Informations- und Kommunikationssysteme (2008/653/EG) führt in ihren Grundsätzen unter anderem aus, dass die „von einem System zu einem beliebigen Zeitpunkt optisch angezeigten Informationen (...) so gestaltet werden (sollten), dass der Fahrer die betreffenden Informationen mit wenigen Blicken erfassen kann, die kurz genug sein müssen, um das Fahrverhalten nicht zu beeinträchtigen“. Des Weiteren wird dort gefordert: „Die Bedienteile des Systems sollten so gestaltet werden, dass sie ohne Beeinträchtigung der für das Führen des Fahrzeugs erforderlichen primären Bedienteile verwendet werden können.“ Darüber hinaus berücksichtigt die Änderung Untersuchungen der National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA).

Eine konkrete Zeitvorgabe würde den Eindruck einer klaren, objektiv messbaren verordnungsrechtlichen Regelung auslösen, Verkehrs-, Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse sind im Alltag aber fließend und relativ. So hängt die mögliche Geschwindigkeit bei der Bedienung der Fahrzeug- und/oder Infotainment-Systeme nicht nur von den technischen Voraussetzungen des Fahrzeugs, sondern auch von den tatsächlichen Rahmenbedingungen des Einzelfalles (z. B. gefahrene Geschwindigkeit, Verkehrsdichte) ab. Deshalb lässt sich ein der Verkehrssicherheit zuträglicher Verordnungstext nur durch die Verwendung von unbestimmten Rechtsbegriffen, bei deren Anwendung die konkreten Rahmenbedingungen Berücksichtigung finden können, und nicht durch die Einführung fester Zeitvorgaben herstellen. Die Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen darf im fließenden Verkehr dabei nur so kurz wie möglich und beiläufig sein. Dabei können Einzelumstände im Verkehrsgeschehen auch bedeuten, dass in diesen speziellen Momenten eine Blickabwendung vom Verkehrsfluss gar nicht möglich ist. Der Rückgriff auf die genannten Verhältnisse entspricht im Übrigen einer bereits in der Praxis auch unter dem Gesichtspunkt der Bußgeldbewehrung bewährten Aufzählung in § 3 Absatz 1 Satz 2 StVO.

Unter Berücksichtigung der Empfehlungen des 55. Deutschen Verkehrsgerichtstages wird klargestellt, dass es für das Verbot der Gerätenutzung nicht nur darauf ankommt, ob das Gerät für die Benutzung grundsätzlich in der Hand gehalten werden muss, sondern ob es tatsächlich in der Hand gehalten wird. Hiermit soll eine Regelungslücke geschlossen werden für Fälle, in denen das Gerät in der Hand gehalten wird, obwohl dies nicht erforderlich wäre (vgl. auch OLG Stuttgart, Beschl. V. 25.4.2016 – 4 Ss 212/16). Entgegen der Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages bleibt die Voraussetzung, dass eine kurze Blickabwendung zum Gerät und kurze Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen erforderlich ist, als Alternative erhalten. Denn sollte es nur auf die tatsächliche Dauer ankommen, müsste von der Polizei eine längerfristige Blickabwendung beobachtet werden, was bei einer in der Regel kurzen Vorbeifahrt oder gar auf einem Überwachungsfoto nicht möglich ist. Im Rahmen der Überwachung erfolgt seitens der Polizei zumeist lediglich eine Momentaufnahme. Eine tatsächliche Blickabwendung über mehrere Sekunden kann nur in seltenen

Fällen nachgewiesen werden. Bei Abstellung auf die Erforderlichkeit der nur kurzen Blickabwendung bleibt das Lesen von Kurznachrichten oder die Nutzung anderer Multimediaangebote (z. B. Internet, Fernsehen) verboten, da diese Tätigkeiten grundsätzlich eine längere Blickabwendung erfordern. In diesen Fällen ist die Beobachtung einer auch nur kurzen Blickabwendung seitens der Polizei für die Verfolgung grundsätzlich ausreichend. Soweit der Gegenstand nicht in die Hand genommen wird, wird ein Verstoß jedoch ohnehin nur schwer nachweisbar sein.

Das Verbot der Nutzung einer Videobrille (z. B. Virtual-Reality-Brille oder Google-Glass-Brille) trägt dem Umstand Rechnung, dass sich der Fahrzeugführer durch das Aufsetzen einer solchen Brille in Funktion vollständig vom Verkehrsgeschehen abkoppelt. So etwas ist vollständig zu untersagen.

Die Beschränkung der Nutzung eines Head-up-Displays auf Daten, die der Verkehrssicherheit zuträglich sind, fußt wiederum auf dem Gedanken, dass die Blickabwendung auf das förderliche Maß zu reduzieren ist. Das Zeigen von Verkehrszeichenanordnungen im Blickfeld und von fahrzeugseitigen Informationen zum Zustand des Fahrzeugs sowie Informationen zum Fahrtweg erscheinen generell geeignet, um den Fahrzeugführer bei der sicheren Verkehrsteilnahme zu unterstützen. Unter fahrtsbegleitenden Informationen ist die Angabe des Radiosenders oder des aktuell abgespielten Musiktitels zu verstehen. Das Ablesen dieser Informationen im Head-up-display erscheint – bei Einhaltung der in Absatz 1a Satz 1 festgelegten Dauer des Blickes – weniger ablenkend, als wenn der Fahrzeugführer zum Ablesen seinen Blick stets auf das Autoradio in der Mittelkonsole richten muss. Weitergehende Daten dürften im Gegensatz dazu wiederum den Blick unnötig binden, was der Verkehrssicherheit abträglich wäre. Die Anzeige von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen ist keine verkehrszeichen- oder fahrtsbezogene Information. Diese Regelung bildet keine Ausnahme von Absatz 1c (vormals Absatz 1b), der unangetastet weiter bestehen bleibt. Die Vorschrift enthält im Übrigen einen technikoffenen Ansatz, um etwaige Neuentwicklungen ebenfalls erfassen zu können. Die Aufzählung der Geräte ist nicht abschließend. Unter die Geräte fallen z. B. sämtliche Handys, Smartphones, BOS- und CB-Funkgeräte und Amateurfunkgeräte, auch solche mit reinem push-to-talk-Modus, Tablet-Computer, Touchscreens, elektronische Terminplaner, Diktiergeräte, E-Book-Reader, MP3-Player, Personal Computer, DVD- und Blu-Ray-Player, CD-Rom-Abspielgeräte, Smartwatches, Walkman, Discman und Notebooks. Nicht erfasst sind atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperrern.

Zu den Funkgeräten vgl. § 52.

Der letzte Satz in Absatz 1a stellt einen deklaratorischen Hinweis bei Verwendung von in § 1a Straßenverkehrsgesetz geregelten hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen (während der Fahrzeugsteuerung durch das automatisierte System) dar. § 1b des Straßenverkehrsgesetzes erlaubt es, dass sich der Fahrzeugführer unter bestimmten Voraussetzungen während der Verwendung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gemäß § 1a Straßenverkehrsgesetz vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden darf. Er kann sich dann mit anderen, fahrfremden Tätigkeiten beschäftigen.

Die Vorschrift findet nur auf solche hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktionen Anwendung, die die in § 1a StVG aufgeführten Voraussetzungen erfüllen, und auch nur für den Zeitraum der Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen.

Die Ausgrenzung des Motorabschaltens über die Start-Stop-Funktion trägt dem Umstand Rechnung, dass solche verkehrsbedingten Anhaltvorgänge, bei denen es „gleich wieder los geht“ und bei denen die Konzentration des Fahrzeugführers auf die Fahraufgabe weiter benötigt wird, nicht für eine untersagte Nutzung missbraucht werden sollen. Unter diese Ausgrenzung des automatischen Motorabschaltens fallen auch Elektrofahrzeuge, deren Motor im Stand in den Standby-Modus schaltet. Ausgenommen werden dagegen Linienbusse an Haltestellen (Zeichen 224), da für den Verkauf von Fahrscheinen oder das Erteilen von Auskünften häufig die Benutzung eines Bildschirms erforderlich ist. Dies nur bei abgeschaltetem Motor zu erlauben würde zu unnötigen Verzögerungen im Betriebsablauf des öffentlichen Personennahverkehrs führen. Auch ist das Stehen an der Bushaltestelle nicht vergleichbar mit z. B. dem Warten an einer roten Ampel, da der Busfahrer besser abschätzen kann, wann die Fahrt fortgesetzt werden kann.

Das Verbot der längeren Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen und der Blickzuwendung zum Gerät gilt nicht für die Nutzung elektronischer Einpark- oder Rangierassistenten, sofern dies mit Schrittgeschwindigkeit erfolgt. In diesen Fällen darf auch über einen längeren Zeitraum ein Bildschirm oder das Head-up-display betrachtet werden, um den Assistenten effektiv nutzen zu können.

Zu Buchstabe b)

(Einfügung § 23 Absatz 1c StVO)

Durch die Einfügung des neuen Absatzes 1b wird der bisherige Absatz 1b nunmehr zu Absatz 1c.

Zu Buchstabe c)

(Einfügung § 23 Absatz 4 StVO)

Die Vorschrift gewährleistet geschlechtsneutral die Erkennbarkeit der das Kraftfahrzeug führenden Person während der Verkehrsteilnahme. Verdecken oder Verhüllen bedeutet, dass das Gesicht mit seinen ausschlaggebenden Zügen wie Auge, Nase, Mund nicht mehr erkennbar ist. Damit fallen weder reine Kopfbedeckungen, die das Gesicht freilassen (z. B. Hut, Mütze, Kappe, Kopftuch, Perücke) unter das Verbot, noch eine Gesichtsbemalung, -behaarung oder etwaiger Gesichtsschmuck (z. B. Tätowierung, Piercing, Karnevals- oder Faschingsschminke), noch die Sicht erhaltene oder unterstützende Brillen (z. B. Sonnenbrille), die nur geringfügige Teile des Gesichts umfassen, im Wesentlichen aber die Erkennbarkeit der Gesichtszüge nicht beeinträchtigen. Unter das Verbot fällt damit das Tragen von Masken, Schleiern und Hauben, die das ganze Gesicht oder wesentliche Teile des Gesichts verdecken. Dies stellt auch kein Übermaß dar, schließlich sind solche Gesichtsbedeckungen jederzeit ohne großen Aufwand auf- und absetzbar.

Von dem Verbot ist das Tragen von Schutzhelmen für Kraftradfahrer nicht erfasst. Ihr Schutzbedürfnis ist insofern vorrangig. Darunter kann auch ein Kälteschutz für das Gesicht getragen werden. Einsatzkräfte der Feuerwehr, die im Einsatz spezielle Ausrüstungsgegenstände wie Schutzhelme oder –masken tragen, die auch das Gesicht ganz oder wesentlich verdecken, sind bereits aufgrund von § 35 Absatz 1 StVO von dieser Vorschrift befreit, soweit das Tragen zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist. Dasselbe gilt für Mitarbeiter der anderen dort aufgezählten Hoheitsträger.

Zu Nummer 2

(Änderung § 25 Absatz 3 Satz 1 StVO)

Das Ersetzen des Merkmals „Verkehrslage“ durch konkretere Bezeichnungen verdeutlicht die Situationen, in denen das Überqueren der Fahrbahn für Fußgänger nur an den aufgezählten – nunmehr durch Fußgängerquerungshilfen ergänzten – Querungsstellen erlaubt ist. Dies ist der Fall, wenn es Verkehrsdichte, Fahrgeschwindigkeit, Sichtverhältnisse oder der Verkehrsablauf erfordern. Hierbei spielt insbesondere eine Rolle, ob größere Fahrzeuglücken ein gefahrloses Überqueren der Fahrbahn zulassen. Dies wird in der Regel gegeben sein in Zonen mit abgesenkter Höchstgeschwindigkeit (Tempo 30-Zone), Fahrradstraßen, Straßen, für die ein umfassendes Verbot für den Fahrzeug- oder Kraftfahrzeugverkehr (ohne einschränkende Zusatzzeichen) angeordnet wurde und Sackgassen. Auf solchen verkehrsarmen Straßen ist ein Unterbinden des Querens der Fahrbahn im Verlauf der Straße in der Regel per se nicht erforderlich. Die Änderung soll verdeutlichen, dass in solchen Situationen ein Überqueren auch im Straßenverlauf zulässig ist. Fußgängerzonen (Zeichen 242.1) und verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325.1) verfügen über keine Fahrbahn im engeren Sinne. Hier ist der Fußgängerverkehr überall möglich, die Regelungen bleiben unberührt.

Zu Nummer 3

(Änderung § 30 StVO)

Zu Buchstabe a)

Zu Buchstabe aa)

Im Einklang mit der Neufassung der VwV-StVO wird in § 30 Absatz 3 Satz 1 nunmehr klargestellt, dass das Lkw-Sonn- und Feiertagsfahrverbot nur auf den gewerblichen Güterverkehr Anwendung findet. Dies galt auch vorher schon und entspricht der ursprünglichen Intention für die Einführung des Verbots im Jahre 1956, jedoch gab es in der Praxis einige Unklarheiten, die mit dieser Änderung beseitigt werden sollen. Fahrzeuge, die zu Sport- und Freizeitwecken verkehren, sollen dem Verbot nicht unterliegen. Unter das Verbot fällt auch der Werkverkehr nach § 1 Absatz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG). Anhänger (z. B. Wohnwagen oder Pferdeanhänger), die ausschließlich zu Sport- und Freizeitwecken und weder gewerblich noch entgeltlich hinter Lastkraftwagen geführt werden, unterfallen nicht dem Sonn- und Feiertagsfahrverbot. Dies gilt auch für Fahrten mit Oldtimer-Lastkraftwagen zu Oldtimerveranstaltungen, soweit keine gewerblichen Zwecke verfolgt werden und diese nicht entgeltlich erfolgen. Das Ersetzen des Wortes „verkehren“ durch „fahren“ stellt klar, dass der ruhende Verkehr von der Regelung nicht betroffen ist.

Zu Buchstabe bb)

Zu Buchstabe aaa)

Seuchenhygienische Ausnahme

Im Seuchenfall muss zur Erhaltung der Gesundheit der nicht seuchenbefallenen Tiere eine unverzügliche Abholung von erkrankten, verendeten oder getöteten Tieren bzw. von tierischen Nebenprodukten auch an Sonn- und Feiertagen gewährleistet sein. Dies betrifft die Befreiung von bestimmten Transporten, die nach dem Tierische Nebenprodukte-Beseitigungsgesetz (TierNebG) und der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 und der auf die Verordnung (EU) Nr. 1069/2009 gestützten Verordnung (EU) Nr. 142/2011 Material der Kategorie 1 oder 2 befördern. Es handelt sich dabei aber nur um solche Tierkörper oder Teile toter Tiere, die zum Zeitpunkt der Beseitigung spezifiziertes Risikomaterial enthalten (Kategorie 1) oder um andere Tierkörper oder Teile von Tieren, die auf anderem Weg zu

Tode kamen als durch Schlachtung oder Tötung zum menschlichen Verzehr, einschließlich der Tiere, die zum Zweck der Seuchenbekämpfung getötet werden. Nicht hierunter fällt z. B. der Transport von Gülle.

Die Ausnahme befreit die den Transport durchführenden Unternehmen von entsprechenden Anträgen auf Erteilung einer Dauerausnahmegenehmigung. Nach § 8 Absatz 1 Satz 1 des Tierische Nebenprodukte-Beseitigungsgesetzes (TierNebG) hat die Beseitigungspflichtige Material der Kategorie 1 und 2 mit hohem und mittlerem Risiko unverzüglich abzuholen, zu sammeln, zu befördern und zu lagern. Eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 der StVO, die in solchen Fällen bislang gewährt wurde, führte zu einem zeitlich verzögerten Abtransport und erhöhte die Gefahr der weiteren Seuchenausbreitung.

Den Schutz lebender Tiere generell freizustellen, gebietet der Tierschutz gerade nicht. Der Schlachtbetrieb beginnt i.d.R. erst am Montagmorgen, so dass Schlachttiere ohne Not von weiteren Zwischenstopps auf einer Sammel- oder Kontrollstelle, verbunden mit zusätzlichen Ab- und Aufladevorgängen sowie Aufstellungen, geschützt bleiben müssen.

Ausnahme für Abschlepp-, Bergungs- und Pannenhilfsfahrzeuge

Abschlepp-, Bergungs- und Pannenhilfsdienste leisten einen erheblichen Beitrag zur Beseitigung von Störungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Neben der Räumung von Unfallstellen gehört hierzu insbesondere auch die im besonderen öffentlichen Interesse liegende Beseitigung von Pannen an Fahrzeugen im Straßenraum, die den Verkehrsfluss behindern oder auf andere Weise (z. B. wegen der Gefahr des Aufenthalts von hilfebedürftigen Personen im Straßenraum) eine Störung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Verkehrsraum auslösen.

Im Rahmen der polizeilich angeordneten Versetzung oder Schleppung von Fahrzeugen, die rechtswidrig im Verkehrsraum abgestellt sind und den damit zusammenhängenden Güterbeförderungen, tragen Abschleppdienste, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, zur Beseitigung von Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung bei.

Betroffen vom Fahrverbot sind bislang solche Fahrzeuge, auf denen andere Fahrzeuge verladen und auf der Ladefläche zum Reparatur- oder Verwahrort verbracht werden können. Hier liegt Güterbeförderung vor, die zwar z. T. wegen § 2 Abs. 1 Nr. 3 GüKG nicht erlaubnispflichtig ist, bei der aber die für das Fahrverbot nach § 30 StVO erforderliche Eignung der Fahrzeuge zur Güterbeförderung unzweifelhaft gegeben ist.

Nicht vom Fahrverbot betroffen sind gegenwärtig insbesondere solche Fahrten, bei denen das havarierte Fahrzeug oder die Fahrzeugkombination in einer gemischten Zug-/Transporteinrichtung (Hubbrille) hinter einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine (z. B. Unterfahrlift, Abschleppwagen) nachgeführt werden.

Nicht auszunehmen sind auch künftig solche Fahrzeugtransporte, die im überwiegenden oder reinen wirtschaftlichen Interesse z. B. deshalb durchgeführt werden, weil das Schwerverkehrsaufkommen während der Fahrverbotszeiten im Regelfall geringer ist und somit Fahrzeugtransporte (sog. "Pick-ups", Sammeltransporte von Fahrzeugen, Transporte von Neu- oder Gebrauchtfahrzeugen) schneller und unkomplizierter abgewickelt werden können, als dies außerhalb der Verbotszeiträume der Fall ist. Hier fehlt es am öffentlichen Interesse am Fahrzeugtransport bzw. der Unfall- oder Pannenhilfe zur Wahrung oder Herstellung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Die Ausnahme befreit diese Unternehmen von entsprechenden Anträgen auf Erteilung einer Dauerausnahmegenehmigung.

Ausnahme für den Transport lebender Bienen

Es wird eine generelle und unbefristete Freistellung vom Lkw-Sonn- und Feiertagsfahrverbot für den Transport lebender Bienen geschaffen. Die Imkerei ist Bestandteil der Land- und Forstwirtschaft, sie ist allerdings im Vergleich zu ihren anderen Zweigen ein sogenanntes offenes System. Bienen werden anders als andere Nutztiere nicht in Ställen oder auf eingezäunten Weiden gehalten. Bienenvölker sind dabei für die Bestäubung von Kultur- und Wildpflanzen von enormer Bedeutung. Das Verbringen der Bienenvölker muss in der Nacht oder in den frühen Morgenstunden an sieben Tagen in der Woche erfolgen. Werden Bienen nicht in kühlen Zeiten umgesetzt, besteht eine größere Gefahr des „Verbrausens“. Sie sammeln sich erst nach Einbruch der Dämmerung in ihren Kästen, die dann vom Imker verschlossen werden. Dann muss schnell ein Transport erfolgen. Die Sammlung sortenreiner Honige erfolgt z. B. auch auf Heideflächen von Truppenübungsplätzen, die schießbedingt lediglich am Wochenende durch die Imkerei befahrbar sind. Zudem ist es zwingend erforderlich, Bienenvölker zu bestimmten Blühstadien der Kulturen in die Kulturflächen zu bringen. Solche Blühstadien sind witterungsbedingt nicht vorher zeitlich bestimmbar. Wesentliche Abgrenzungskriterien gegenüber dem Transport von anderen lebenden Tieren ist zudem die Tatsache, dass die Bestäubung der Pflanzen (z. B. Rapsfelder, Obstbäume und -sträucher) durch die Bienen während ihrer Nahrungsaufnahme erfolgt und dies insbesondere von den sehr unterschiedlichen Blühzeiten der verschiedenen Pflanzenarten und regionalen geographisch und witterungsbedingten Situationen abhängig ist. Ebenso kann eine notwendige Anwendung eines Pflanzenschutzmittels (z. B. nach erfolgtem Warndienstaufruf des zuständigen Pflanzenschutzdienstes der Länder in Obstanlagen oder in Rapsfeldern) flexible Transportzeiten bei den Bienenvölkern erfordern. Dies trifft insbesondere bei der Anwendung von bienengefährlichen Pflanzenschutzmitteln zu. Der Zeitpunkt der Anwendung von Pflanzenschutzmitteln in blühenden Beständen ist stark abhängig von Schaderregerdruck und dem Witterungsverlauf. Derartige Notsituationen können auch kurzfristig auftreten. Dies gilt insbesondere, wenn das Pflanzenschutzmittel oder die Art der Anwendung des Pflanzenschutzmittels eine unmittelbare Entfernung der Bienenstöcke erfordern oder zumindest sinnvoll ist. Witterungsbedingte Abtransporte bei Unwettern durch Hochwasser, Hagel- und Schneefällen kommen hinzu. Die Ausnahme befreit die Imker von entsprechenden Anträgen auf Erteilung einer Dauerausnahmegenehmigung.

Zu Buchstabe bbb)

Neustrukturierung infolge der Schaffung weiterer Ausnahmen.

Zu Buchstabe ccc)

Anpassung infolge der Neustrukturierung durch weitere Ausnahmen.

Zu Buchstabe b)

Änderung § 30 Absatz 4 StVO

Die Ministerpräsidenten der Länder (MP) haben im Jahre 2012 beschlossen, anlässlich des 500. Jubiläums des Reformationstages im Jahre 2017 (31. Oktober) einen bundesweiten

Feiertag abzuhalten. Bisher gilt dieser Tag nur als allgemeiner Feiertag in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen.

In Absatz 4 sind abschließend die Feiertage im Sinne des Lkw Sonn- und Feiertages normiert. Hier ist auch der nicht bundeseinheitliche Reformationstag aufgeführt mit der Einschränkung „jedoch nur in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen“.

Da ausdrücklich nur ein Lkw-Fahrverbot für den Reformationstag in den genannten Bundesländern enthalten ist, dürfte der Güterverkehr in den übrigen Ländern – trotz des von den MP ausgerufenen bundeseinheitlichen Feiertages im Jahre 2017 – fahren. Damit ist infolge des MP-Beschlusses eine Änderung im Sinne einer bundesweiten Gültigkeit geboten.

Zu Nummer 4

(Änderung § 35 StVO - neuer Absatz 9)

Mit der Änderung in § 35 StVO sollen die in § 35 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 5a Satz 1 genannten Institutionen nicht durch das Verbot der Nutzung eines Funkgerätes in ihrer Funktionsweise beeinträchtigt werden. Die in § 35 bislang genannten Institutionen decken nicht den Kreis aller Sicherheitsbehörden und Organisationen ab, die Berechtigte des BOS-Funks sind. Dieser bestimmt sich nach § 4 der Bestimmungen für Frequenzteilungen zur Nutzung für das Betreiben von Funkanlagen der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) – BOS-Funkrichtlinie – – Bek. d. BMI v. 7. 9. 2009 – B 5 – 670 001/1 –.

Berechtigte des BOS-Funks sind nach § 4 Absatz 1 BOS-Funkrichtlinie

- 1.1 die Polizeien der Länder;
- 1.2 die Polizeien des Bundes;
- 1.3 die Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (THW);
- 1.4 die Bundeszollverwaltung;
- 1.5 die kommunalen Feuerwehren, staatlich anerkannte Werkfeuerwehren sowie sonstige nichtöffentliche Feuerwehren, wenn sie auftragsgemäß auch außerhalb ihrer Liegenschaft eingesetzt werden können;
- 1.6 die Katastrophen- und Zivilschutzbehörden des Bundes und der Länder, öffentliche Einrichtungen des Katastrophenschutzes und nach Landesrecht im Katastrophenschutz mitwirkenden Organisationen auch, soweit sie Zivilschutzaufgaben wahrnehmen;
- 1.7 die behördlichen Träger der Notfallrettung nach landesrechtlichen Bestimmungen und die Leistungserbringer, die mit der Durchführung der Aufgabe "Notfallrettung" von den jeweiligen Trägern der Notfallrettung beauftragt wurden;
- 1.8 die mit Sicherheits- und Vollzugsaufgaben gesetzlich beauftragten Behörden und Dienststellen, für die das BMI im Benehmen mit dem BMF und den zuständigen obersten Landesbehörden die Notwendigkeit bestätigt hat, mit den Berechtigten nach Nr. 1.1 – 1.7 über BOS-Funk zusammenzuarbeiten;

1.9 die Verfassungsschutzbehörden des Bundes und der Länder.

Insbesondere sind in § 35 StVO nicht die Verfassungsschutzbehörden des Bundes und der Länder benannt, welche indes Berechtigte des BOS-Funks sind und diesen auch nutzen.

Um sämtliche Berechtigten des BOS-Funks in ihrer Funktionsweise nicht zu beeinträchtigen, knüpft die Ausnahmegvorschrift nicht an die Berechtigung zur Nutzung von Sonderrechten an, sondern vielmehr an die Berechtigung zur Nutzung des BOS-Funks.

Zu Nummer 5

(Änderung § 49 StVO)

Folgeregelung zur Änderung des § 23 StVO. Etwaige Verstöße werden als Ordnungswidrigkeiten eingestuft.

Zu Nummer 6

(Anfügung § 52 Abs. 4 StVO)

Die für Funkgeräte vorgenommene Übergangsfrist trägt dem Umstand Rechnung, dass es derzeit (noch) nicht in ausreichendem Maße Freisprecheinrichtungen für dieses Kommunikationssegment gibt, demzufolge auch (noch) nicht in ausreichendem Maße Freisprecheinrichtungen in die Fahrzeuge eingebaut sind, und in technischer Hinsicht der Industrie zunächst die Möglichkeit gegeben werden soll, praxistauglichere Freisprecheinrichtungen zu entwickeln. Die Industrie ist nunmehr aufgefordert, bei der Entwicklung zeitnah insbesondere dem Umstand Rechnung zu tragen, dass vor allem im Nutzfahrzeugbereich die Kabinengeräusche lauter sind als im Pkw-Bereich.

Zu Nummer 7

(Änderung der Anlage 2 zu § 41 StVO)

Die Ergänzung der laufenden Nummer 27 dient der Klarstellung. Die Anordnung des Verkehrszeichens 251, ergänzt um das Zusatzzeichen „3,5 t“ zum Schutz der Verkehrsinfrastruktur verfehlt bislang oftmals ihr Ziel, soweit es um die Durchfahrt für Gespanne oberhalb dieser Gewichtsgrenze geht. Danach ist die Durchfahrt zwar für Kraftfahrzeuge und alle mehrspurigen Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t verboten, oftmals besteht aber unter der Kraftfahrzeugführenden die Unsicherheit, ob die auf dem Zusatzzeichen angegebene Masse sich nur auf die zulässige Gesamtmasse des durch das Verkehrszeichen angeordneten Verkehrsmittels (hier: Kraftfahrzeuge) bezieht, oder dessen Anhänger miterfasst ist.

Die Ergänzung verdeutlicht, dass auch Gespanne vom Regelungsgehalt des Zusatzzeichens umfasst sind und beide Fahrzeugmassen zusammen bei der Ermittlung der Gesamtmasse zu berücksichtigen sind.

Die Ergänzung der laufenden Nummern 30 und 52 um die Erläuterung sichert den in der Praxis bereits anzutreffenden Einschluss der Zeichen 253 und 275 in die Fahrstreifentafel, Einengungstafel und Aufweitungstafel ab, die z. B. im Bereich starken Gefälles oder starker Steigung aus Gründen der Erhaltung eines sicheren und flüssigen Verkehrs erforderlich sind, um z. B. unterschiedlich motorisierte Fahrzeugarten fahrstreifenbezogen führen zu können. Auf diese Weise bleibt der Charakter des Vorschriftzeichens erhalten.

Die Ergänzung der laufenden Nummern 36, 37 und 39 um die Erläuterung sichert den in der Praxis bereits anzutreffenden Einschluss der Zeichen 262, 263, und 265 in die Fahrstreifentafel, Einengungstafel und Aufweitungstafel ab. Auf diese Weise bleibt der Charakter des Vorschriftzeichens erhalten. Diese sind fahrstreifenbezogen vor allem zum Schutze der Infrastruktur und der Verkehrssicherheit erforderlich.

Die Ergänzung der laufenden Nummer 38 um die Erläuterung sichert den in der Praxis bereits anzutreffenden Einschluss des Zeichens 264 in die Fahrstreifen-, Überleitungs- oder Verschwenkungstafel ab, die vor allem im Baustellenbereich heute bereits anzutreffen ist. Auf dieser Weise bleibt der Charakter des Vorschriftzeichens erhalten.

Die Ergänzung der laufenden Nummer 49 um die Erläuterung sichert den in der Praxis bereits anzutreffenden Einschluss des Zeichens 274 in die Fahrstreifentafel, Einengungstafel und Aufweitungstafel ab. Auf diese Weise bleibt der Charakter des Vorschriftzeichens erhalten. Diese sind fahrstreifenbezogen vor allem im Bereich von starkem Gefälle zur Absenkung der Geschwindigkeit des schweren Güterverkehrs unter Verkehrssicherheitsaspekten erforderlich oder zum Schutze der Infrastruktur.

Vergleichbares gilt für die jeweiligen Ende-Zeichen.

Zu Artikel 2

Die Änderung der Ferienreiseverordnung im Gleichklang zur Änderung des § 30 Absatz 3 StVO ist geboten, da dieselben Gründe auch an Samstagen in der Ferienreisezeit gelten. Ein Ausweichen auf Reisenebnenstrecken ist insoweit nicht geboten. Ebenfalls wird aus denselben Gründen wie in § 30 Absatz 3 StVO klargestellt, dass das Verbot nur für den fahrenden gewerblichen Güterverkehr gilt. Um die Transportzeit der Bienen im Lkw in zeitlicher Hinsicht zum Wohle der Bienen so gering wie möglich zu halten, ist es darüber hinaus angezeigt, je nach Verkehrslage, Stau- und Wettersituation das gesamte Straßennetz auch an Samstagen in der Ferienreisezeit vor allem in den kühleren frühen Morgenstunden zur Verfügung zu stellen.

Zu Artikel 3

(Folgeregelung zur Neugestaltung des § 23 StVO in der Bußgeldkatalog-Verordnung - BKatV).

Zu Nummer 1

(Änderung § 4 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 BKatV - Regelfahrverbot)

Durch die Aufnahme der Qualifikationstatbestände der lfd. Nummern 246.2 und 246.3 des Bußgeldkatalogs (BKat) in § 4 Absatz 1 Satz 1 Nr. 4 BKatV wird der Verstoß gegen § 23 Absatz 1a StVO im Falle der Gefährdung und Sachbeschädigung als grobe und beharrliche Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers eingestuft, der zu einem Regelfahrverbot führt. Die verbotswidrige Nutzung eines elektronischen Gerätes führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Fahrleistung des Fahrzeugführers und weist objektiv ein hohes Gefährdungspotenzial für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer auf, welches sich im Falle einer eingetretenen Gefährdung oder Sachbeschädigung bereits manifestiert hat. Die vorsätzliche, nicht rechtskonforme Nutzung der Geräte durch den Kraftfahrzeugführer ist in diesen Fällen als besonders leichtsinnig, grob nachlässig und gleichgültig einzuordnen. Dieses besonders verantwortungslose Verhalten des Fahrzeugführers selbst in Verkehrslagen, in denen es auf die Beachtung der Vorschrift besonders ankommt, rechtfertigt die Annahme eines Regelfahrverbots.

Eine vergleichbare Einordnung gilt für die Nichtbeachtung der Vorschrift zur Bildung einer Rettungsgasse. Dieses Fehlverhalten trägt ein objektiv hohes Gefährdungspotenzial in sich. Verzögert sich die Hilfe, weil die Rettungskräfte nicht rechtzeitig den Unfallort erreichen, können Unfallopfer sterben oder lebenslange Behinderungen erleiden. Der Staat ist daher in der Pflicht, alles zu unternehmen, damit Rettungsmaßnahmen nicht erschwert oder sogar verhindert werden. Die falsche Bildung oder Nichtbildung der Rettungsgasse ist als besonders leichtsinnig, grob nachlässig und gleichgültig einzuordnen, sie stellt daher eine grobe und beharrliche Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers dar. Die Ergänzung der Nummer 250a folgt in Anlehnung an die laufende Nummer 244, die ein Regelfahrverbot für das Befahren eines Bahnübergangs trotz geschlossener Schranke festlegt. Da die unmittelbar durch die Handlung hervorgerufene Gefahr hier jedoch weniger konkret ist als am Bahnübergang, ist die Dauer des Regelfahrverbots leicht unterhalb des dortigen Wertes anzusetzen.

Die Kontrolle von Lkw-Verkehrsverboten auf Autobahnbrücken hat gezeigt, dass dort Verkehrsverbote zum Schutze der Infrastruktur in erheblichem Umfang nicht beachtet werden. So verstoßen beispielsweise auf der Rheinbrücke der BAB 1 bei Leverkusen bis zu 1.000 Lkw-Fahrer täglich trotz eines räumlich weit gestaffelten Hinweis- und Umleitungskonzeptes und wiederholter Polizeikontrollen gegen entsprechende Verkehrsverbote. Dabei macht die gesamte Beschilderung mehr als deutlich, dass die Brücke für ein Befahren von schweren Fahrzeugen tatsächlich nicht mehr geeignet ist. Nach Erfahrungsberichten der Polizei erfolgt zumindest ein Teil der „schwarzen“ Lkw-Überfahrten nicht versehentlich, sondern vorsätzlich. Angesichts der medialen Begleitung dieser Sperrung und der weitreichenden, wiederholenden Hinweise und Umleitungsempfehlungen im Zulauf auf die Brücke ist bereits beim ersten Verstoß eine vorsätzliche Begehung zu unterstellen. Der hier erläuterte Fall der Rheinbrücke Leverkusen steht beispielhaft für eine Vielzahl von künftig ggf. ähnlich gelagerten Fällen im gesamten Bundesgebiet. Vergleichbare Probleme sind bereits im Zusammenhang mit der Schiersteiner Brücke zwischen Mainz und Wiesbaden und der Fechinger Talbrücke im Saarland bekannt. Hintergrund dieses Verhaltens ist oftmals, dass etwaige Geldbußen billigend in Kauf genommen werden, um Umwege zu vermeiden und just-in-time Lieferungen zu gewährleisten. Diese rein gewinnorientierte Einstellung geht zu Lasten der Allgemeinheit, insbesondere der Verkehrssicherheit und der Infrastruktur und bedeutet eine besonders leichtsinnige, grob nachlässige und gleichgültige Einstellung gegenüber Allgemeininteressen. Ein solches Fehlverhalten ist als grobe und beharrliche Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers im Sinne eines Miteinanders im Straßenverkehr einzustufen.

Zu Nummer 2

(Änderung der Anlage zu § 1 Abs. 1 BKatV – Bußgeldkatalog)

Zu Buchstabe a)

Zu laufender Nummer 50 ff.

Seit Jahrzehnten ist in Deutschland beim Stocken des Verkehrs auf Autobahnen und Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung das Bilden der so genannten Rettungsgasse Pflicht. Dennoch kommt es in der Praxis immer wieder zu Problemen bei der Bildung der Rettungsgasse. Mit Änderungsverordnung vom 30.11.2016 (BGBl. I S. 2848) wurde die Regelung des § 11 Absatz 2 StVO vereinfacht. Den Verkehrsteilnehmern wurde eine einprägsame und leicht verständliche Verhaltensregel zur Verfügung gestellt, um ein reibungsloseres Bilden der Rettungsgasse zu ermöglichen.

Gleichwohl bildet sich diese Änderung bislang nicht hinreichend im Verkehrsalltag ab. Dies belegen zahlreiche Medienberichte. Beispielhaft wird auf das Busunglück auf der A9 bei Münchberg mit seinen verheerenden Folgen verwiesen, mit dem fürchterliche Folgen und Leid verbunden waren. Dort wurde durch Rettungskräfte geschildert, dass die Rettungsgasse nicht derart gebildet wurde, dass mit den Einsatzfahrzeugen ungehindert zur Unfallstelle gelangt werden konnte. Daher ist es nun angezeigt, die generalpräventive Wirkung der Bußgelder für den Fall des Verstoßes zu verstärken. Im Hinblick auf das Sanktionsgefüge erscheint von dem Gefährdungspotenzial her ein Vergleich mit der Nichtbefolgung eines roten Wechsellichtzeichens oder roten Dauerlichtzeichens bei schon länger als einer Sekunde andauernden Rotphase durch den Kfz-Führer angezeigt, welches mit 200 € für den Grundtatbestand geahndet wird. Gestaffelte Qualifizierungstatbestände der Behinderung, Gefährdung und Sachbeschädigung treten neu hinzu. Dies wird der herausragenden Bedeutung der Rettungsgasse gerecht und erscheint für die Hilfe in Unglücksfällen als angemessen. Damit wird ein Verstoß gegen die Vorschriften zur Bildung einer Rettungsgasse ebenfalls zu einer besonders schweren Ordnungswidrigkeit heraufgestuft.

Zu Buchstabe b)

Zu laufender Nummer 246

Fahrzeugführer

Der Wortlaut des Grundtatbestands der lfd. Nummer 246 BKat wird an den neuen Wortlaut des § 23 Absatz 1a StVO angepasst.

Der Regelsatz der lfd. Nummer 246.1 BKat wird auf 100 Euro angehoben. Mit dieser Anpassung wird der Unwert der Tat deutlicher zum Ausdruck gebracht. Der neue Regelsatz soll dazu beitragen in der Bevölkerung die Hemmung zu erhöhen, durch verbotene fahrfremde Tätigkeiten weder menschliches Leben noch die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer allgemein vorsätzlich zu gefährden. Ziel ist es, den generalpräventiven Charakter der Bewehrung wieder herzustellen. Darüber hinaus werden Qualifikationstatbestände der Gefährdung und der Sachbeschädigung geschaffen, damit eine Bewehrung unabhängig von Tabelle 4 des Bußgeldkataloges vorgenommen werden kann. Der Regelsatz der lfd. Nummer 246.2 BKat wird auf 150 Euro festgelegt; der Regelsatz für die lfd. Nummer 246.3 BKat beträgt 200 Euro. Die Bewehrung wurde in Abhängigkeit des Eintritts der besonderen Folgen gestaffelt. Das besondere Gefährdungspotential sowohl für den Fahrzeugführer als auch für andere Verkehrsteilnehmer – hervorgerufen durch die vorsätzliche, als

besonders leichtsinnig, grob nachlässig und gleichgültig einzuordnende Pflichtverletzung des Fahrzeugführers – dient als Maßstab für diese Staffelung.

Insgesamt wird damit die Bewehrung für einen Verstoß gegen § 23 Absatz 1a StVO als vorsätzlich begangene Ordnungswidrigkeit im Vergleich zu anderen Ordnungswidrigkeiten des Abschnitts II a) des Bußgeldkatalogs angeglichen (z. B. lfd. Nummer 244 BKat oder lfd. Nummer 248 BKat). Die Diskrepanz der Bewehrung zwischen den einzelnen vorsätzlich begangenen Ordnungswidrigkeiten wird dadurch relativiert und in ein angemessenes Verhältnis gesetzt. Es wird davon ausgegangen, dass diese Anpassung ausreichend ist, um das Vertrauen in die Bestandskraft der Regelung wiederherzustellen und die Rechtstreue der Bevölkerung zu stärken.

Die Dauer des Regelfahrverbotes wird für beide Qualifikationstatbestände auf einen Monat festgelegt. Die Dauer von einem Monat ist im Hinblick auf die grobe und beharrliche Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers, die objektiv ursächlich für schwere Unfälle ist und subjektiv auf besonders großem Leichtsinn, grober Nachlässigkeit oder Gleichgültigkeit beruht, angemessen.

Radfahrer

Der Tatbestand der lfd. Nummer 246.4 BKat erfordert ebenfalls eine Anpassung, um die Verhältnismäßigkeit zum Verstoß gegenüber anderen Fahrzeugführern in deren Folge wieder herzustellen. Die vorsätzliche Begehung der Tat sowie ihre Gefährlichkeit für die Verkehrssicherheit rechtfertigen die volle Ausschöpfung des bestehenden Verwarnungsgeldrahmens in Höhe von 55 Euro. Die Erhöhungen des Verwarnungsgeldsatzes erfolgt, um wieder eine ausreichende general- und spezialpräventive Wirkung entfalten zu können. Die Anpassung des Tatbestandes für Radfahrer im Nachgang zur Reform des Verkehrszentralregisters und der Punktereform (VZR-Reform) trägt damit auch dem Votum des Vermittlungsausschusses des Deutschen Bundestages aufgrund der entstandenen unterschiedlichen Gewichtung der Zuwiderhandlungen und der Verhältnismäßigkeit dieser Tatbestände untereinander Rechnung.

Zu Buchstabe c)

Zu laufender Nummer 247a

Der Verstoß gegen die Vorschrift kann nur vorsätzlich begangen werden. Deshalb ist die Festlegung eines Regelsatzes im unteren Bußgeldbereich in Höhe von 60 € verhältnismäßig und angemessen infolge der generalpräventiven Wirkung von Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung.

Zu Buchstabe d)

Zu laufender Nummer 250a

Orientierungspunkt bei der Höhe der Bebußung ist die Festlegung bei Missachtung einer geschlossenen Schranke bei Bahnübergängen. Die zum Schutz der Infrastruktur an manchen Brücken angeordneten Verkehrsverbote und Verkehrseinrichtungen sind gut sichtbar und werden mit vielen Hinweisen im Zulauf auf solche Strecken rechtzeitig und wiederholt angekündigt. Sie erfahren zudem eine umfangreiche mediale Präsenz. Dennoch nehmen sie viele Lkw-Fahrer einfach bewusst in Kauf, um keinen Umweg fahren zu müssen. Der dadurch erfahrene Zeitverlust schreckt mehr ab, als die bisher vorgesehenen Regelsätze. Soweit sie mit weiteren Verkehrseinrichtungen begleitet werden, die zu einer Verengung der Fahrstreifen oder einer Höhenbeschränkung führen, um auch rein tatsächlich durch

Schaffung derartiger körperlicher Hindernisse ein Befahren von großen und damit auch meist schweren Lkw zu verhindern, kommt dies einer baulichen Hürde wie einer Schranke gleich, die mechanisch bereits das Befahren der Straße kaum möglich macht. Portale oder Borde verkleinern den zur Verfügung stehenden Straßenraum. Nur mittels Nichtberücksichtigung oder Überfahren solcher körperlicher Hindernisse vermögen die großen Lkw die Straße noch zu befahren. Sehenden Auges aber körperliche Hindernisse und damit die Gefahr eines früheren Abgangs der Brücke zu missachten, ist vergleichbar mit der Annahme „ich fahre noch schnell über der Bahnübergang, das schaffe ich noch“. Da die unmittelbar durch die Handlung hervorgerufene Gefahr jedoch weniger konkret ist als am Bahnübergang, ist die Bebußung leicht unterhalb dieser Werte anzusetzen.

Im Sinne der Mobilitätssicherung des klassifizierten Straßennetzes ist eine Vollsperrung solcher Straßen unbedingt zu vermeiden. Es muss also gelingen, die Zahl der vorschriftswidrigen Lkw-Überfahrten bis nahe Null zu reduzieren. Dies gewährleistet die abschreckende Wirkung dieses erheblich heraufgesetzten Bußgeldes.

Zu Artikel 4

Bei den neuen qualifizierten Verstößen (mit Gefährdung oder mit Sachbeschädigung) gegen § 23 Absatz 1a StVO sind nach der BKatV jeweils eine eigene laufende Nummer und ein Regelfahrverbot vorgesehen. Dieser Bewertung folgend sind die beiden Verstöße nach der Systematik der Anlage 13 zur FeV jeweils mit 2 Punkten einzustufen. Daher werden die neu geschaffenen Qualifizierungstatbestände der lfd. Nummer 246 (lfd. Nummern 246.2 und 246.3 BKat) in Nummer 2 der Anlage 13 der FeV eingeordnet. Die Qualifizierungstatbestände Gefährdung oder Sachbeschädigung wurden bislang ohne eigenständige laufende Nummer über Tabelle 4 des Bußgeldkatalogs mit einer Erhöhung des Regelsatzes geahndet und waren daher nicht eigenständig in Anlage 13 der FeV aufgeführt. Darüber hinaus werden Verstöße gegen § 23 Absatz 1a StVO neu in den Katalog der Anlage 12 (zu § 34) für die Bewertung der Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe aufgenommen. Ein Verstoß gegen „23 Absatz 1a StVO stellt somit künftig einen sogenannten „A-Verstoß“ dar. Dies ist gerechtfertigt, da sich junge Fahrzeugführer im Vergleich zu einem häufigeren Hantieren mit dem Smartphone verleiten lassen. Diesem gefährlichen Fehlverhalten besonders bei Fahranfängern gilt es entgegenzuwirken.

Bei den neuen qualifizierten Verstößen (mit Behinderung, Gefährdung oder mit Sachbeschädigung) gegen § 11 Absatz 2 StVO sind nach der BKatV jeweils eine eigene laufende Nummer und ein Regelfahrverbot vorgesehen. Dieser Bewertung folgend sind die Verstöße nach der Systematik der Anlage 13 zur FeV jeweils mit 2 Punkten einzustufen. Daher werden die neu geschaffenen Qualifizierungstatbestände der lfd. Nummer 50.1, 50.2, 50.3 in Nummer 2 der Anlage 13 der FeV eingeordnet. Darüber hinaus werden Verstöße gegen § 11 Absatz 2 StVO in den Katalog der Anlage 12 (zu § 34) für die Bewertung der Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe aufgenommen. Ein Verstoß stellt somit künftig einen sogenannten „A-Verstoß“ dar. Diesem gefährlichen Fehlverhalten besonders bei Fahranfängern gilt es entgegenzuwirken.

Für die Zwecke des Fahreignungs-Bewertungssystems sind nach § 4 Absatz 1 Satz 2 StVG auch wiederholte Verstöße gegen Vorschriften relevant, die dem Schutz von Maßnahmen zur Rettung aus Gefahren für Leib und Leben von Menschen dienen. Dementsprechend sind die Verstöße gegen das Gebot zur Bildung einer Rettungsgasse mit zwei Punkten zu bewerten. Bei diesen Verstößen geht der Verordnungsgeber von der nach § 28 Abs. 3 Nr. 3 Buchst. a Doppelbuchst. bb StVG erforderlichen Schwere aus, da sie mit einem Regelsatz von jeweils über 60 Euro belegt sein sollen.

Zu Artikel 5

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Ausdehnung des Ausnahmetatbestandes für bestimmte Transporte an Sonn- und Feiertagen

Der Ausnahmetatbestand gemäß § 30 Straßenverkehrsordnung wird auf den Transport von seuchenbefallenen Tieren und lebenden Bienen sowie auf Abschlepp-, Bergungs- und Pannenhilfefahrzeuge ausgedehnt. Einige Länder setzen zwar bereits eine Ausnahmeregelung für Abschlepp-, Bergungs- und Pannenhilfefahrzeuge um (dies ermöglicht eine länderübergreifende Vereinbarung, die bereits in 2008 getroffen wurde). Jedoch wird in einigen Bundesländern weiterhin eine Ausnahmegenehmigung für diese Fälle verlangt, so dass dies nun einheitlich für alle Bundesländer durch das vorliegende Vorhaben klar gestellt werden soll. Um eine unverzügliche Abholung von seuchenbefallenen Tieren gewährleisten zu können, sollen auch diese Transporte unter den Ausnahmetatbestand fallen. Dies ist infolge geänderten EU-Rechts zum Schutze der Verbreitung von Tierseuchen erforderlich und hat damit einen gefahrenabwehrrechtlichen tierseuchenhygienischen Hintergrund. Eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 der StVO, die in solchen Fällen in der Vergangenheit gewährt wurde, führte zu einem zeitlich verzögerten Abtransport und erhöhte die Gefahr der weiteren Seuchenausbreitung.

Reformationstag 2017 – Genehmigungspflicht zum Transport an Feiertagen

Der Reformationstag ist lediglich in fünf Bundesländern ein Feiertag. Anlässlich des Lutherjahres in 2017, ist der 31. Oktober 2017 in allen Bundesländern ein Feiertag. Daher gilt einmalig für die übrigen elf Bundesländer ebenfalls die Genehmigungspflicht für Transporte an Sonn- und Feiertagen.

Zudem wird u.a. das sogenannte „Handy-(hand-helds)-Verbot“ beim Fahren an die neueste Entwicklung (technikoffene Formulierung) angepasst. Dabei werden heutige technische Zusatzausstattungen wie die Sprachsteuerung berücksichtigt. Darüber hinaus zeigt die Regelung nach Angaben des Ressorts keine ausreichende Beachtung in der Bevölkerung. Die Erhöhung der entsprechenden Bußgelder und die Einstufung der Verstöße in eine Ordnungswidrigkeit, sollen das normkonforme Verhalten erhöhen.

II.1 Erfüllungsaufwand

Der Erfüllungsaufwand wird im Wesentlichen durch geänderte Regelungen bezüglich des Transportverkehrs an Sonn- und Feiertagen ausgelöst.

Die mit dem Regelungsentwurf vorgenommenen Änderungen haben keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand von **Bürgerinnen und Bürger**.

Wirtschaft

Infolge der Ausdehnung der Ausnahmetatbestände an Sonn- und Feiertagen auf Transporte von seuchenbefallenen Tieren und lebenden Bienen sowie Abschlepp- Bergungs- und Pannenhilfefahrzeuge werden die entsprechenden Unternehmen entlastet. Dies in

erster Linie durch den Wegfall der Anträge auf die Ausnahmegenehmigung. Die jährliche Entlastung von rund - 62.000 Euro lässt sich wie folgt darstellen:

Jährlicher Erfüllungsaufwand für die Beantragung der Ausnahmegenehmigungen				
Jährlicher Personalaufwand				
Vorgaben	Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (30,90 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €
1. Aufwand für die Zusammenstellung/ Vervollständigung/Versand der notwendigen Unterlagen für eine Ausnahmegenehmigung (Antragsformular; Kopien von Fracht- und Begleitpapieren/Fahrzeugschein; Dringlichkeitsbescheinigung etc.)	40	20,60	-1037	-21.362
Summe				-21.362
Jährlicher Sachaufwand				
Vorgaben	Kosten je Antrag in €	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Sachkosten) in €	
2. Kosten für die Beantragung einer Dringlichkeitsbescheinigung für eine Einzelausnahmegenehmigung	30		-677	-20.310
3. Kosten für die Beantragung einer Dringlichkeitsbescheinigung für eine Dauerausnahmegenehmigung	60		-339	-20.340
Summe				-40.650

Darüber hinaus entsteht für Transportunternehmen ein **einmaliger Erfüllungsaufwand** von insgesamt rund **240.000 Euro**, sofern sie am Reformationstag Transporte durchführen wollen. Dies gilt wie dargestellt nur für die Bundesländer, in denen der 31. Oktober in 2017 ein zusätzlicher Feiertag ist. Der Aufwand entsteht durch die Beantragung der Ausnahmegenehmigung sowie für die Kosten einer Dringlichkeitsbescheinigung (werden durch die Industrie- und Handelskammern der Länder ausgestellt). Die einmaligen Kosten lassen sich wie folgt darstellen:

Einmaliger Erfüllungsaufwand für die Beantragung der Ausnahmegenehmigungen am Reformationstag 2017				
Einmaliger Personalaufwand				
Vorgaben	Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (30,90 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €
1. Aufwand für die Zusammenstellung/ Vervollständigung/Versand der notwendigen Unterlagen für eine Ausnahmegenehmigung (Antragsformular; Kopien von Fracht- und Begleitpapieren/Fahrzeugschein; Dringlichkeitsbescheinigung etc.)	40	20,60	4.750	97.850
Summe				97.850
Einmaliger Sachaufwand				
Vorgaben	Kosten je Antrag in €	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Sachkosten) in €	
2. Kosten für die Beantragung einer Dringlichkeitsbescheinigung für eine Einzelausnahmegenehmigung	30		4.750	142.500
Summe				142.500

Zudem haben diese beiden Änderungen Auswirkungen auf die **Weiteren Kosten** der Wirtschaft in Form von Gebühren.

Infolge der Ausdehnung der Ausnahmetatbestände wie oben dargestellt, werden kleine und mittlere Unternehmen um insgesamt rund - 93.000 Euro **jährlich** entlastet (35 Euro in 691 Fällen und 200 Euro in 346 Fällen).

Unter der Annahme, dass rund 4.750 Anträge für eine Ausnahmegenehmigung auf Transporte am Reformationstag 2017 zusätzlich gestellt werden, entstehen den Unternehmen **einmalige** Gebühren von rund 166.000 Euro (4.750 x 35 Euro).

Verwaltung

Der Regelungsentwurf hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Verwaltung des **Bundes**.

Für die Verwaltung der **Länder** insbesondere der **Kommunen** entsteht ein eine jährliche Entlastung von rund - 15.000 Euro aufgrund des Wegfalls der Ausnahmetatbestände.

Jährlicher Erfüllungsaufwand für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen					
Jährlicher Personalaufwand					
Vorgaben		Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (mD/gD: 33,05 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €
1.	Eingesparter Aufwand für die behördliche Bearbeitung von Einzelausnahmegenehmigungen	27	14,87	-691	-10.275
2.	Eingesparter Aufwand für die behördliche Bearbeitung von Dauerausnahmegenehmigungen	27	14,87	-346	-5.145
Summe jährlicher Personalaufwand für die Erteilung von Ausnahmegenehmigung bei den nach Landesrecht zuständigen Behörden					-15.420

Darüber hinaus entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund **976.000 Euro** für die Umstellung der Arbeitsprozesse und der Software sowie für Schulungen der Mitarbeiter in den Straßenverkehrsbehörden im Zusammenhang mit dem Transport von seuchenbefallenen Tieren. Durch den Wegfall der bisher erforderlichen Ausnahmegenehmigung, müssen die Mitarbeiter der Straßenverkehrsbehörden nun ohne diese Papiere in der Lage sein zu erkennen, ob es sich um einen Transport von seuchenbefallenen Tieren bzw. Tierteilen handelt und wie sie zu kategorisieren sind. Dabei sind das Tierische-Nebenprodukte-Beseitigungsgesetz sowie die Verordnung (EU) Nr. 1069/2009 und die darauf gestützten Verordnung (EU) Nr. 142/2001 zu beachten. Nach der EU-Verordnung zählen zur Kategorie 1 (hohes Risiko) Tierkörper oder Teile toter Tiere, die zum Zeitpunkt der Beseitigung spezifiziertes Risikomaterial enthalten. Zu Kategorie 2 (mittleres Risiko) zählen andere Tierkörper oder Teile von Tieren, die auf einem anderen Weg zu Tode kamen als durch Schlachtung oder Tötung zum menschlichen Verzehr, einschließlich der Tiere, die zum Zweck der Seuchenbekämpfung getötet werden müssen.

Die Pflicht der Beantragung einer Ausnahmegenehmigung in diesen Fällen behindert wie dargestellt eine unverzügliche Abholung und den damit verbundenen Transport. Daher wird diese Pflicht aufgehoben.

Im Einzelnen stellt sich der einmalige Erfüllungsaufwand wie folgt dar:

Einmaliger Erfüllungsaufwand zur Schulung und Prozessanpassung in den nach Landesrecht zuständigen Behörden					
Einmaliger Personalaufwand					
Tätigkeit	Zeitaufwand in Stunden je Mitarbeiter	Anzahl beteiligter Mitarbeiter	Gesamtzahl an Stunden	Lohnsatz in €/h	Einmaliger Personalaufwand in €
1. Aufwand für die Teilnahme an der Schulung zu den Änderungen bzgl. der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen	3	1.037	3.111	33,05	102.819
2. Aufwand für die internen Prozessanpassungen der Arbeitsabläufe/Software	8	691	5.528	33,05	182.700
Summe einmaliger Personalaufwand für Schulung und interne Prozessanpassungen					285.519
Einmaliger Sachaufwand					
Aufwandsposten	Anzahl an Aufwandsposten	Kosten pro Aufwandsposten in €		Einmaliger Sachaufwand in €	
3. Fremdleistung für die Anpassung der Software	691	1.000		691.000	
Summe einmaliger Sachaufwand für die Anpassung der Prozessabläufe					691.000

Für die zuständigen Behörden der Länder, in denen in 2017 der 31. Oktober ein zusätzlicher Feiertag ist, entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 71.000 Euro für die Erteilung der zusätzlichen Ausnahmegenehmigungen.

Einmaliger Erfüllungsaufwand für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen am Reformationstag 2017				
Einmaliger Personalaufwand				
Vorgaben	Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (mD/gD: 33,05 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €
1. Zusätzlicher Aufwand für die behördliche Bearbeitung von Einzelausnahmegenehmigungen	27	14,87	4.750	70.633
Summe einmaliger Personalaufwand für die Erteilung von Ausnahmegenehmigung am Reformationstag 2017				70.633

II.2 ,One in one out'-Regelung

Im Sinne der ,One in one out'-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „Out“ von rund - 62.000 Euro dar.

III. Votum

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand plausibel und nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatterin