

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur

XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

(Aktenzeichen: StV 12/7332.5/6-2)

Übergeordnete Bemerkungen

Der ADAC bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

Der Entwurf enthält viele positive Änderungen für mehr Verkehrssicherheit und eine Stärkung des Fahrradverkehrs, die der ADAC ausdrücklich unterstützt:

So wird die Kodifizierung der bisherigen Rechtsprechung beim Überholen von Radfahrern für mehr Klarheit sorgen, welcher Abstand genau einzuhalten ist bzw. ob überhaupt überholt werden darf. Für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit wird auch das neue Verkehrszeichen des Verbotes des Überholens von einspurigen Fahrzeugen an Engstellen führen.

Zu einer Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrzeug und Radverkehr werden nach unserer Meinung die Änderungen des Parkens vor dem Kreuzungsbereich führen; allerdings ist hier bei der konkreten Formulierung eine Konkretisierung notwendig.

Ein weiterer Schritt für mehr Verkehrssicherheit und die Vermeidung von Abbiegeunfällen von LKW ist auch die Einführung der Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen für diese Fahrzeuge. Diese Regelung kann eine Ergänzung der „Aktion Abbiegeassistent“ sein, die der ADAC unterstützt. Es muss aber weiterhin die Ausrüstung bzw. Nachrüstung der Fahrzeuge mit diesem technischen Hilfsmittel im Vordergrund stehen.

Um den Fahrradverkehr zu einer echten Alternative zu anderen Verkehrsmitteln zu machen, ist die Einführung von Fahrradzonen sowie Regelungen für das Abstellen von Lastenrädern zu begrüßen.

Auch im Bereich des Carsharings enthält der Entwurf zahlreiche Regelungen, um diese aus Sicht des ADAC wichtige Mobilitätsalternative zu stärken.

Eine wichtige Klarstellung im Verordnungsentwurf ist auch das konkrete Verbot von „Blitzerapps“, da diesbezüglich eine erhebliche Verunsicherung oder Unkenntnis bei den Kraftfahrern herrscht, wie zahlreiche Mitgliedernfragen zu diesem Thema gezeigt haben.

Einer langjährigen Forderung des ADAC entspricht auch das nun aufgenommene und bußgeldbewährte Verbot des Abschaltens des Notbremsassistentens.

Gleiches gilt für die Aufnahme eines Verbotes, eine bereits gebildete Rettungsgasse unberechtigt zu befahren.

Nach dem Entwurf soll in allen Fällen des Nichtbildens der Rettungsgasse ein Regelfahrverbot von einem Monat verhängt werden. Dies sieht der ADAC differenziert. Gleiches gilt für den Grundtatbestand des unberechtigten Befahrens einer bereits gebildeten Rettungsgasse ohne Behinderung oder Gefährdung, wenn es sich um einspurige Fahrzeuge (Krafträder) handelt.

Bezüglich der Neuregelung der Halt- und/oder Parkverbote in zweiter Reihe, auf Geh- und Radwegen sowie Fahrradschutzstreifen sind die damit verknüpften Erhöhungen der Geldbußen aus Sicht des ADAC unverhältnismäßig. Sie passen auch nicht in die Systematik der Bußgeldkatalogverordnung.

Abzulehnen ist nach Meinung des ADAC insbesondere eine Verknüpfung des Qualifikationstatbestandes der Behinderung mit der Eintragung im Fahreignungs-Register. Es bedarf aus Sicht des ADAC anstelle der Erhöhung der Bußgelder vielmehr der Ermöglichung von Haltemöglichkeiten, um Waren auszuliefern und Personen ein- und aussteigen zu lassen.

Im Einzelnen

Artikel 1 - Änderung der Straßenverkehrsordnung

Nr. 1 Änderung des § 2

a) Absatz 4 Satz 1

Durch die Änderung (Regelfall nebeneinander Fahren außer bei Behinderung) könnte ein falsches Signal gegeben werden, dass nebeneinander Fahren in den meisten Fällen keine Behinderung darstellt. Beim nebeneinander Fahren dürfte jedoch in der Regel eine Behinderung vorliegen. Dies gilt gerade auch für andere Radfahrer, die bei zunehmendem Radverkehr bereits nebeneinander fahrende Radfahrer überholen wollen, was diese mitunter zu einem gefährlichen Ausscheren zwingen könnte. Zumindest sollte dieser Aspekt durch Einfügung eines „nur“ hervorgehoben werden. Auch sollte eine Gleichbehandlung für Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) erfolgen, denen nach § 11 Absatz 1 eKFV ein Nebeneinanderfahren bisher ausnahmslos untersagt ist.

b) Absatz 5 Satz 7

Hier handelt es sich um eine sinnvolle Klarstellung, da die schon bestehende Verpflichtung bei den begleitenden Eltern weitgehend unbekannt ist. Die Regelung sollte aber auch auf gemeinsame Geh- und Radwege und für Radfahrer freigegebene Fußgängerzonen erstreckt werden.

Nr. 2 Änderung des § 5 Absatz 4 Satz 2

Der ADAC begrüßt die Übernahme der Rechtsprechung zum ausreichenden Seitenabstand in den Text der Verordnung. Die Erweiterung, dass der Seitenabstand auch gegenüber Fußgängern einzuhalten ist, ist konsequent.

Nr. 3 Änderung des § 9, neuer Absatz 6

Die Reduzierung der Abbiegegeschwindigkeit für Kfz über 3,5 t innerorts beim Rechtsabbiegen auf Schrittgeschwindigkeit ist nach Sicht des ADAC ein richtiger Schritt für mehr Sicherheit für Radfahrende.

Es sollten aber innerörtliche Autobahnen und Kraftfahrstraßen von dieser Regelung ausgenommen werden, da das Abfahren von diesen auch ein Rechtsabbiegen darstellt (z.B. am Mittleren Ring in München oder der AVUS in Berlin) und dann Schrittgeschwindigkeit gefahren werden müsste, obwohl gar keine Fußgänger bzw. Radfahrer gefährdet werden können. Stattdessen würde die Gefahr von Auffahrunfällen bestehen.

Die Geschwindigkeitsregelung kann eine Ergänzung der „Aktion Abbiegeassistent“ sein, die der ADAC unterstützt. Es muss aber weiterhin die Ausrüstung bzw. Nachrüstung der Fahrzeuge mit diesem technischen Hilfsmittel im Vordergrund stehen.

Nr. 4 Änderung des § 12

a) Änderung des Absatz 3

aa) Nummer 1

Die Regelungen dienen der Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern im Kreuzungsbereich, insbesondere beim Abbiegen, und damit der Verkehrssicherheit. Jedoch sollte die Formulierung der Änderung überarbeitet werden, da in der jetzigen Form für den Verkehrsteilnehmer schwer erkennbar ist, in welchem Verhältnis die Alternativen (Schnittpunkt bzw. Eckabrundung) zueinander stehen. Es sollte daher die Einfügung durch ein „mindestens aber“ ergänzt werden.

b) Ergänzung Absatz 4 nach Satz 2

In der Ergänzung sollte klargestellt werden, dass beim Abstellen darauf geachtet werden muss, dass Fußgänger (insbesondere auch Schwerbehinderte und Blinde) nicht behindert werden dürfen.

Nr. 5 § 13, Ergänzung durch Absatz 5

Der ADAC hält eine Regelung in der StVO für sinnvoll, durch die ermöglicht wird, dass die Gebührenfreiheit für das Parken von Car Sharing Fahrzeugen auf dem Parkscheinautomaten direkt angezeigt wird. Hierdurch können Kosten und Aufwand für die sonst erforderliche Anbringung von Zusatzzeichen vermieden werden.

Nr. 8 § 23

a) Änderung des Absatz 1c

Mit dieser Änderung erfolgt eine dringend notwendige Klarstellung, dass Blitzeranzeigen und -Apps auf Navigationsgeräten und Mobiltelefonen vom Verbot der Vorschrift umfasst werden. Diesbezüglich erreichen den ADAC immer wieder Anfragen von Mitgliedern, die entsprechende Navigationsgeräte erworben haben, auf denen diese Funktionen vorinstalliert sind und sich nicht und nur schwer deinstallieren lassen.

b) Neuer Absatz 1d

Mit der Einführung des neuen Absatzes entspricht der Gesetzgeber einer langjährigen Position des ADAC, dass Notbremsassistenten permanent aktiviert sein müssen und nicht ausgeschaltet werden dürfen. Tests des ADAC haben gezeigt, dass die Systeme heute zuverlässig arbeiten und bei alltäglichen Fahrten keine Fehlalarme auftreten. Sonderfällen bei extremen Wetterlagen oder technischen Störungen kann im Bußgeldverfahren ausreichend begegnet werden.

Nr. 11 § 37 Absatz 2 Nr. 1

Hier empfiehlt der ADAC, vor einer entsprechenden gesetzlichen Regelung die Ergebnisse der BAST-Studie zu diesem Thema abzuwarten. Kommt diese zu einem positiven Ergebnis, ist die geplante Ergänzung sinnvoll, da bisher nur aus dem rechten Fahrstreifen abgelenkt werden darf.

Nr. 12 § 39, Änderung

b) Absatz 7

aa) Lastenfahrrad

Hier sollte ergänzend aufgenommen werden, dass auch (minderjährige) Personen und nicht nur Lasten transportiert werden dürfen. Auch muss klargestellt werden, ob nur einspurigen Lastenfahrräder oder auch mehrspurige Lastenfahrräder oder Rikschas von dem Sinnbild umfasst werden.

bb) mehrfachbesetzte Personenkraftwagen

Das Privilegieren eines Motorrades mit Beiwagen mit drei Personen wirft die Frage auf, ob auch Wohnmobile, Busse oder Sonder-Kfz bevorrechtigt werden können. Eine Beschränkung auf Pkw sollte daher erwogen werden.

cc) Wohnmobil

Diese Ergänzung für Wohnmobile ist sinnvoll, da Wohnmobile bisher nur in Zusatzzeichen darstellbar waren.

Nr. 14 § 45, Änderung

a) Neuer Absatz 1 h

Der ADAC begrüßt grundsätzlich, dass Parkflächen für Car-Sharing-Fahrzeuge auch nur für einzelne Unternehmen reserviert werden können. Es wird jedoch angeregt, diese Reservierungsmöglichkeit zur leichteren Erkennbarkeit auch durch das Firmenlogo zu ermöglichen und ggf. eine Klarstellung hierzu in § 33 StVO vorzunehmen.

c) Neuer Absatz 1 i

Die Einrichtung von Fahrradzonen hält der ADAC für ein sinnvolles Instrument zur Zusammenfassung mehrerer Fahrradstraßen zu einer Zone. In der Planung sollte zum Schutz von Radfahrern gewährleistet sein, dass Kfz-Verkehr die Zonen nur in Ausnahmefällen nutzen muss, weil leistungsfähige Straßen für Kfz in der Nähe vorhanden sind.

Die Anbringung von Sinnbildern auf der Fahrbahn wird befürwortet und angeregt, eine solche regelmäßige Wiederholung auch in Tempo-30-Zonen (§ 45 Abs. 1 c) StVO) zu ermöglichen. Allerdings sind solche Sinnbilder nur in solchen Fahrradzonen sinnvoll, in denen Kraftfahrzeugverkehr ausnahmsweise zugelassen ist; diesem Aspekt wird die ausnahmslose Verpflichtung im Wortlaut des Entwurfes nicht gerecht.

d) Absatz 9 Satz 4 neuer Nummer 7

Für die Anordnung von Erprobung verkehrsregelnder Maßnahmen ist es sinnvoll, wenn § 45 Abs. 9 S. 3 StVO nicht zwingend zu beachten ist, also keine gesteigerte örtliche Gefahrenlage erforderlich.

Nr. 19 Änderung der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1

a) Änderung der laufenden Nummern 2.1, 3.2 und 9.1.

Es handelt sich nach Auffassung des ADAC um eine sinnvolle Ergänzung zur Verdeutlichung, dass nicht nur mit Fahrrädern, sondern auch eKF aus beiden Richtungen zu rechnen ist.

b) Neue laufende Nummern 24.1 und 24.2

Der ADAC hält Fahrradzonen für ein sinnvolles Instrument (s. Nr. 14 c)). Es sollte eine Klarstellung getroffen werden, ob eKF in den Schutzbereich von Nr. 24.1 Nr. 2 aufgenommen werden bzw. ob diese gemäß Nr. 24.1 Nr. 3 in Fahrradzonen auch nebeneinander fahren dürfen.

c) Änderung der laufende Nummer 25

Aus Sicht des ADAC handelt es sich um ein sinnvolles Instrument, mehrfach besetzte Personenkraftwagen privilegieren zu können. Motorräder mit Beiwagen fehlen hier.

i) Neue laufende Nummer 54.4

Der ADAC hält die neu geschaffene Möglichkeit, mehrspurigen Kfz das Überholen von einspurigen Fahrzeugen zu verbieten, dort für sinnvoll, wo eine besondere Gefahrenlage für die Führer dieser Fahrzeuge besteht. Allerdings bedarf es zur Vermeidung weiterer Verkehrszeichen des Zusatzes, dass dann auch zweispurige Kfz nicht überholt werden dürfen. Daher sollte in der Bildunterschrift das „Verbot des Überholens von ein- und zweispurigen Fahrzeugen“ normiert werden.

k) Änderung laufende Nummer 68

Der ADAC begrüßt die Änderung, dass Radfahrstreifen auch zum Erreichen von Grundstücksausfahrten überfahren werden dürfen. Hierdurch wird der Charakter eines allgemeinen Überfahrverbots besser verdeutlicht als durch den bisherigen Wechsel von durchgezogener und gestrichelter Linie.

Nr. 20 Änderung der Anlage 3 zu § 42 Absatz 2

d) Änderung Abschnitt 7

Der ADAC befürwortet die Schaffung von Radschnellwegen. Es stellt sich aber die Frage, ob systematisch die Regelungsinhalte nicht besser in einem § 18a StVO passen würden, der an § 18 (Autobahnen und Kraftfahrstraßen) in der Verordnung anschließt.

e) Änderung der laufenden Nummer 22

aa) Änderung Nummer 2 S. 1

Aus Sicht des ADAC ist die Einfügung des Regelbeispiels sinnvoll und erfolgt in Satz 1 an der richtigen Stelle.

bb) Änderung Nummer 3

Es handelt sich um eine sinnvolle Neuerung, so dass gefährliche Ausweichmanöver von Rad Fahrenden auf Fahrstreifen verhindert werden können.

f) Neue Nummer 23.1

Aus Sicht des ADAC kann die Wartelinie (Zeichen 341) derzeit die Funktion besser ausfüllen, da sie bereits bekannt ist.

Artikel 3 - Änderung der Bußgeldkatalogverordnung

Nr. 1 Änderung des § 4 Absatz 1 Nummer 3

1. Nach 21.2. wird 50 angefügt

Diese Änderung würde dazu führen, dass das Nichtbilden der Rettungsgasse bereits im Grundtatbestand (also ohne Behinderung, Gefährdung oder Sachbeschädigung) mit einem Regelfahrverbot von einem Monat geahndet wird. Dies ist nach der Rechtsauffassung des ADAC e.V nicht gerechtfertigt, da auch die Ausführungen in der Begründung des Gesetzentwurfes hier nicht überzeugen:

Denn die in der Begründung angesprochenen Gründe für ein Regelfahrverbot finden sich erst in den Qualifizierungstatbeständen wieder, wenn durch das Nichtbilden eine Behinderung oder Gefährdung stattfindet; hier ist bereits heute ein Fahrverbot vorgesehen. Daher gibt es aus dieser Sicht keinen Grund, auch den Grundtatbestand mit einem Regelfahrverbot zu verbinden.

Die Aufnahme der Nr. 50 in § 4 BKatV begründet auch nicht per se ein Regelfahrverbot. Vielmehr gibt § 4 BKatV an, wann regelmäßig davon ausgegangen werden kann, dass die Voraussetzungen des § 25 StVG erfüllt sind, hier also der grobe Pflichtenverstoß in objektiver und subjektiver Weise. Dies wird in der Begründung verkannt, zumal das einmalige Nichtbilden der Rettungsgasse bereits sprachlich keine beharrliche Pflichtverletzung sein kann.

Auch führt alleine die Tatsache, dass die Nr. 50 BKat bisher – systemwidrig – mit zwei Punkten verbunden ist, obwohl kein Fahrverbot erfolgt, nicht dazu, nun ein Regelfahrverbot aufzunehmen, um die Stimmigkeit im System wiederherzustellen. Vielmehr wäre es konsequent, das Grunddelikt nur mit 1 Punkt zu bewerten.

2. Nach 50.3 werden die Angaben 50a bis 50a.3 eingefügt

Die Einführung eines Regelfahrverbots für alle Tatbestände des verbotenen Befahrens der gebildeten Rettungsgasse ist aus Sicht des ADAC e.V für mehrspurige Kraftfahrzeuge vertretbar, da hier – anders als vorstehend bei Nr. 1 für den Grundtatbestand des Nichtbildens – bereits im Grundtatbestand ein grober Verkehrsverstoß mit objektiv hohem Gefährdungspotential und besonderer Rücksichtslosigkeit vorliegt. Im Vergleich zum Nichtbilden einer Rettungsgasse wären hier noch höhere Bußgelder vertretbar.

Anders muss dies jedoch für einspurige Fahrzeuge (Krafträder) bewertet werden, da bei diesen kein hohes objektives Gefährdungspotential vorliegt, da sich diese in Lücken zwischen den mehrspurigen Fahrzeugen einordnen können. Motorradfahrer nutzen im Sommer bei Stau häufig die Rettungsgasse, um bis zur nächsten Ausfahrt oder Rastplatz zu gelangen; dies ist bei hohen Temperaturen auch nicht besonders rücksichtslos. Für dieses Verhalten sollte kein Regelfahrverbot vorgesehen werden.

Nr. 2 Änderung der Anlage zu § 1 Absatz 1

10. Erhöhung Regelsatz bei Nr. 51a auf 55 € und

11. Erhöhung Regelsatz bei Nr. 51a.1 auf 70 € und

12. Einfügung von Nr. 51a.2 und 51a.3 (Qualifizierungen)

Hier werden die Regelsätze für das Halten (bisher war nur das Parken unzulässig) in zweiter Reihe erhöht und weitere Qualifizierungstatbestände (mit Gefährdung, mit Sachbeschädigung) eingeführt. Diese Erhöhungen sind aus Sicht des ADAC e.V. unverhältnismäßig und entsprechen nicht der Systematik der Bußgeldkatalogverordnung. In der Praxis wird zumindest die Qualifizierung (mit Behinderung) vorliegen, wenn es zur Anzeige kommt.

Daher schlägt der ADAC vor, dass der Grundtatbestand sowie dessen Qualifizierung bei Vorliegen einer Behinderung im Verwarnungsbereich bis 55 € angesiedelt werden. Liegt aber eine Gefährdung vor oder führt das verbotswidrige Halten oder Parken zu einem Sachschaden, ist hier eine Ahndung des qualifizierten Deliktes mit einem Bußgeld ab 60 € (mit einem Punkt) denkbar.

Eine solche Regelung würde auch eine richtige Einordnung dieser Verstöße im Verhältnis zu Delikten wie dem unerlaubten Parken in der Feuerwehrezufahrt mit Behinderung oder dem unerlaubten Parken mit der Behinderung von Rettungsfahrzeugen im Einsatz und deren Ahndung widerspiegeln.

Außerdem sollten mehr Möglichkeiten zum kurzen Halten und Ein- und Aussteigenlassen von z.B. älteren Personen oder zum Ausladen von Waren realisiert werden – z.B. Ein- und Ausstiegsbereiche vor Arztpraxen bzw. Ladezonen. So könnte die Notwendigkeit genommen werden, verbotenerweise in zweiter Reihe zu halten. Dadurch könnten Paketlieferdienste die Möglichkeit erhalten, ohne den Verkehr zu behindern ihre Zustellungen vorzunehmen und die Fahrer liefern nicht Gefahr, innerhalb einer Arbeitswoche ihre Fahrerlaubnis aufgrund des Erreichens der 8-Punkte-Grenze zu verlieren.

Zudem sollte für Taxen klargestellt werden, dass diese nach §12 Absatz 4 Satz 3 StVO privilegiert bleiben, was das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen betrifft.

Aufgrund der Tatsache, dass es sich um Delikte im ruhenden Verkehr handelt, stellt sich ohnehin die Frage, in wie vielen Fällen der Fahrzeugführer ermittelt werden kann. Nur der Fahrer kann mit einem Bußgeld sanktioniert und mit Punkten belegt werden. Wird er nicht ermittelt und nicht benannt, hat der Halter nur die Verfahrenskosten zu tragen.

13. Erhöhung Nr. 51b.3

Die Höhe des Bußgeldes für das Behindern von Rettungsfahrzeugen im Einsatz durch unerlaubtes Parken sollte (siehe Ausführungen zu 10. bis 12.) dem Qualifizierungstatbestand mit Behinderung entsprechen.

14. Neufassung der Nr. 52a, 52a.1, 52a.2 und 52a.2.1. sowie

15. Ergänzung nach Nr. 52a.2.1

Sowohl die geplanten Erhöhungen der Bußgelder beim unzulässigen Parken auf Rad- und Gehwegen als auch die Einführung von Qualifizierungstatbeständen und Bepunktung in diesem Bereich sind nach Auffassung des ADAC unverhältnismäßig.

Siehe diesbezüglich die Ausführungen zu Nr. 10. bis 12.

16. Nr. 52 Erhöhung sowie

17. Nr. 53.1. Erhöhung

Die Erhöhung der Bußgelder für das Parken vor oder in Feuerwehrezufahrten bei Behinderung von Rettungsfahrzeugen im Einsatz ist aus Sicht des ADAC nachvollziehbar.

18. Änderung Nr. 54a und

19. Erhöhung Nr. 54a.1 und

20. Neufassung Nr. 54a.2 und

21. Neue Nr. 54a.3

22. Aufhebung Nr. 54a.2.1

Die Erweiterung des Verbots des Parkens auf Schutzstreifen auch auf das Halten ist nach Ansicht des ADAC nicht zielführend. Wie auch beim Halten in zweiter Reihe wird der Grundtatbestand ohne Punkt in der Praxis kaum vorkommen und immer ein qualifizierter Tatbestand vorliegen, bei dem es zu einem Punkt kommt. Dies und die Erhöhung der Bußgelder in diesem Bereich lehnt der ADAC ab, da die Erhöhung unverhältnismäßig ist.

Siehe dazu die Ausführungen zu Nr. 10. bis 12.

23. Nr. 55, Erhöhung

Die für das unberechtigte Parken auf Schwerbehindertenparkplätzen vorgesehene Erhöhung des Bußgeldes ist aus Sicht des ADAC nachvollziehbar.

24. Neue Nummer 55a

Die Einführung eines separaten Bußgeldtatbestandes für das unberechtigte Parken auf Parkplätzen für Elektroautos ist aus Sicht des ADAC sinnvoll.

Die Höhe des Bußgeldes von 55 € erscheint hier jedoch zu hoch und nicht angemessen. Systematisch ist ein solcher Verstoß von der Beeinträchtigung her zwischen dem unberechtigten Parken in Anwohnerparkzonen und dem unerlaubten Parken auf Behindertenparkplätzen anzusiedeln.

Zur Förderung der Elektromobilität muss der Fahrer eines solchen Fahrzeuges darauf vertrauen können, dass die Ladestationen rechtzeitig verfügbar und die Plätze nicht durch verbotswidrig abgestellte Verbrennerfahrzeuge blockiert sind. Es muss vermieden werden, dass die Elektrofahrzeuge wegen leeren Akkus auf der Fahrbahn liegenbleiben und zu Behinderungen und Gefährdungen führen. Dies geschieht am besten durch konsequentes Abschleppen unberechtigt Parkender.

26. Neufassung Nr. 109

Das Verbot des Abschaltens des Notbremsassistenten ist eine langjährige Forderung des ADAC. Da das Abschalten ein hohes Gefährdungspotential für die Allgemeinheit besitzt, ist hier eine Ahndung mit einem Bußgeld von 100 € (und einem Punkt) angemessen.

35. Neufassung Nr. 144 und

36. Neufassung Nr. 144.1 und

37. Neufassung Nr. 144.2

Die Erhöhung der Bußgelder für das unzulässige Parken auf Geh- und Radwegen lehnt der ADAC ab, da sie unverhältnismäßig ist.

Auch hier wird der Grundtatbestand ohne Punkt in der Praxis kaum vorkommen und immer ein qualifizierter Tatbestand vorliegen, bei dem es zu einem Punkt kommt.

Siehe dazu die Ausführungen zu Nr. 10. bis 12.

38. Neufassung 146a

Damit auch nichtangepasste Geschwindigkeiten unterhalb von 30 km/h in Fahrradstraßen und Fahrradzonen geahndet werden können, sollten diese in die Regelung der Nr. 146a mit aufgenommen werden.

Artikel 4 - Änderung der Fahrerlaubnisverordnung

Nr. 3 Änderung der Anlage 13 (zu §40)

a) Neue Nummer 1.3a und

b) Neue Nummer 2.1.3a

Die Aufnahme eines mit einem Kraftfahrzeug begangenen gefährlichen Eingriffs in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr und die Ahndung mit 2 bzw. 3 Punkten ist aus Sicht des ADAC sinnvoll.

c) Neue Nummer 2.2.5b

Das unberechtigte Befahren der Rettungsgasse sollte grundsätzlich mit zwei Punkten geahndet werden. Auf die obigen Vorbehalte bei einspurigen Kraftfahrzeugen wie auch das einfache Nichtbilden der Rettungsgasse sei verwiesen.

d) Neue Nummer 45

Die Nichteinhaltung der Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen von LKW wird künftig mit einem Punkt bewertet, was der Stellung des Verstoßes im Bewertungssystem entspricht.

e) Neue Nummer nach 3.2.7

Die Ahndung der Qualifikationstatbestände des unzulässigen Haltens in zweiter Reihe, des unzulässigen Parkens auf Geh- und Radwegen und Radschnellwegen sowie des unzulässigen Haltens auf Schutzstreifen für den Radverkehr mit je einem Punkt ist aus Sicht des ADAC nicht verhältnismäßig und entspricht nicht der Systematik der Punktebewertung. Beim behindernden Halten ist eine Ahndung alleine mit einem Verwarnungsgeld ausreichend, eine Bepunktung ist erst bei gefährdendem Halten oder bei einem Sachschaden angezeigt.

Herausgeber
ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin