

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2004 — 3631

[C - 2004/00477]

1 SEPTEMBER 2004. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 26 april 2004 tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 31 december 1983 tot hervorming der instellingen voor de Duitstalige Gemeenschap, inzonderheid op artikel 76, § 1, 1°, en § 3, vervangen bij de wet van 18 juli 1990;

Gelet op het ontwerp van officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 26 april 2004 tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling bij het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmedy;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. De bij dit besluit gevoegde tekst is de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 26 april 2004 tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Art. 2. Onze Minister van Binnenlandse Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 1 september 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAEL

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2004 — 3631

[C - 2004/00477]

1^{er} SEPTEMBRE 2004. — Arrêté royal établissant la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 26 avril 2004 modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 2003 désignant les infractions graves par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière et l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 31 décembre 1983 de réformes institutionnelles pour la Communauté germanophone, notamment l'article 76, § 1^{er}, 1°, et § 3, remplacé par la loi du 18 juillet 1990;

Vu le projet de traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 26 avril 2004 modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 2003 désignant les infractions graves par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière et l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, établi par le Service central de traduction allemande auprès du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmedy;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le texte annexé au présent arrêté constitue la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 26 avril 2004 modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 2003 désignant les infractions graves par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière et l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Art. 2. Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} septembre 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAEL

Bijlage — Annexe

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

26. APRIL 2004 — Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 22. Dezember 2003 zur Bestimmung der schweren Verstöße nach Graden gegen die in Ausführung des Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei ergangenen allgemeinen Verordnungen und des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Festlegung der allgemeinen Ordnung über den Straßenverkehr und die Benutzung der öffentlichen Straße

BERICHT AN DEN KÖNIG

Sire,

mit dem Erlassentwurf, den ich die Ehre habe, Eurer Majestät zur Unterschrift vorzulegen, werden eine Reihe von Bestimmungen des Königlichen Erlasses vom 22. Dezember 2003 zur Bestimmung der schweren Verstöße nach Graden gegen die in Ausführung des Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei ergangenen allgemeinen Verordnungen und eine Reihe von Bestimmungen des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Festlegung der allgemeinen Ordnung über den Straßenverkehr und die Benutzung der öffentlichen Straße abgeändert.

Es ist dem Gutachten des Staatsrates in allen Punkten Rechnung getragen worden, außer in einem, der im Kommentar zu den Artikeln erklärt wird.

I. «Aufenthaltszone», «Urlaubszone», «30-Zone»

Die Regierung will die Anzahl Straßenverkehrstopfer bis 2006 um mindestens 33% und bis 2010 um 50% verringern. Mit diesem Ziel vor Augen übernimmt die Regierung die Empfehlungen der Versammlung aller Hauptakteure der Verkehrssicherheit.

Diese Versammlung weist in ihren Empfehlungen mit Nachdruck auf die Notwendigkeit hin, die Geschwindigkeit in Schulumgebungen zu verringern, da viele Kinder Opfer von Verkehrsunfällen werden, und dies oft in der Nähe einer Schule.

Deshalb muss die Abgrenzung weiterer 30-Zonen gefördert werden. Dazu ist eine Vereinfachung der Vorschriften notwendig.

Um diese Ziele zu erreichen, verabschiedet die Regierung eine Reihe von Maßnahmen. Durch vorliegenden Erlass soll die Abgrenzung von Schulumgebungen und die damit einhergehende Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in Schulumgebungen Pflicht werden. Außerdem werden die Bedingungen für die Einrichtung von 30-Zonen gelockert, damit die Verwalter des Straßen- und Wegenetzes in allen Aufenthaltszonen auf systematische Weise 30-Zonen abgrenzen können.

Durch vorliegenden Erlass wird es möglich, zeitweilig Urlaubszonen abzugrenzen. Hierbei handelt es sich um Zonen, wo Jugendlager organisiert werden und wo Konzentrationen von Urlaubern zu verzeichnen sind.

Erstens umfasst der Königliche Erlass in Sachen 30-Zonen folgende Abänderungen.

Ziel dieser Maßnahme ist es, die Abgrenzung von 30-Zonen im ganzen Land zu fördern, beginnend mit den Schulumgebungen. Diese Orte bedürfen in der Tat einer erhöhten Sicherheit.

30-Zonen in Schulumgebungen können auf die gesamte Aufenthaltszone um die Schule ausgeweitet werden. In diesem Fall befindet die Schule sich einfach innerhalb einer 30-Zone.

Es bleibt dem Verwalter des Straßen- und Wegenetzes überlassen, den Umfang der Schulumgebung zu bestimmen; dieser Umfang muss glaubwürdig bleiben, das heißt, dass sich auf die kritische Zone konzentriert werden muss, in der sich die Konzentration von Schulkindern befindet.

Der Verwalter des Straßen- und Wegenetzes entscheidet sich entweder für eine Schulumgebung, die ständig gilt, oder für eine Schulumgebung mit veränderlicher Kennzeichnung mit zeitlich klar begrenzter Gültigkeit.

Unter «Schule» versteht man jeden Sitz einer Unterrichtsanstalt des Vor-, Primar- oder Sekundarschulwesens.

Die Einrichtungsbedingungen für die Abgrenzung von 30-Zonen werden auf ein striktes Minimum beschränkt, so dass für die (Gemeinde)verwalter des Straßen- und Wegenetzes künftig keine Hindernisse mehr bestehen, systematisch alle dazu geeigneten Teile der Gemeinde in 30-Zonen umzuwandeln.

Die beiden Hauptbedingungen für die Abgrenzung einer 30-Zone werden in die «Regelung des Verwalters des Straßen- und Wegenetzes» aufgenommen: Die 30-Zone ist ein Status, der nur für Aufenthaltszonen benutzt werden kann; der Zugang zu einer 30-Zone muss für den Verkehrsteilnehmer jederzeit erkennbar sein oder erkennbar gemacht werden.

Die Straßen einer 30-Zone sowie Straßen anderer Kategorien müssen so gestaltet sein, dass sie als grundsätzlich sicher angesehen werden können. Das heißt, dass der Verwalter des Straßen- und Wegenetzes ein Gleichgewicht zwischen der Funktion der Straße, ihrer Gestaltung und dem tatsächlichen Gebrauch, der von ihr gemacht wird, gewährleisten muss. Diese Vorgehensweise lässt sich nicht in einer Regelung festhalten; es geht hier eher um eine Frage der Organisation und der Fachkenntnis des Verwalters des Straßen- und Wegenetzes.

Zweitens wird es durch den Königlichen Erlass möglich, eine Beschränkung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit in Gemeinden einzuführen, wo Jugendlager organisiert werden und wo Konzentrationen von Urlaubern zu verzeichnen sind.

Der Name «Urlaubszone» ist als allgemeiner Begriff gewählt worden und bezeichnet Zonen, wo Jugendcamps stattfinden, Zonen rund um dicht bevölkerte Campingplätze, Orte, wo Freizeitveranstaltungen mit regem Zulauf organisiert werden, usw.

Der Königliche Erlass sieht die Möglichkeit vor, Fußgängern, die bei Nichtvorhandensein eines erhöhten Seitenstreifens allein oder in Gruppen die Fahrbahn benutzen müssen, mehr Sicherheit zu bieten.

In den meisten Fällen wird die Gemeinde für den Zeitraum, für den sie die besondere Geschwindigkeitsbeschränkung gelten lassen möchte, einen zusätzlichen zeitweiligen Beschluss erlassen. Von der Gemeinde darf erwartet werden, dass sie für zusätzliche Polizeikontrollen sorgt, damit die besondere zeitweilige Geschwindigkeitsbeschränkung auch eingehalten wird.

Der Königliche Erlass sieht die Möglichkeit vor, innerhalb geschlossener Ortschaften zeitweilig 30-Zonen abzugrenzen.

Außerhalb geschlossener Ortschaften ist in den Fällen, wo eine Geschwindigkeitsverringerung sich als notwendig erweist, die Möglichkeit vorgesehen, zeitweilige 50- oder 70-Zonen einzurichten.

II. Platz des Motorradfahrers auf der Fahrbahn

Artikel 9.3 der Straßenverkehrsordnung legt fest, dass jeder Führer, ob Autofahrer, Motorradfahrer oder sonstiger Fahrer, so weit wie möglich den rechten Rand der Fahrbahn einzuhalten hat.

Diese Bestimmung stellt Motorradfahrer in Sachen Verkehrssicherheit vor ein besonderes Problem, da eine solche Verpflichtung ihnen unter bestimmten Umständen auferlegt, gegenüber Autofahrern, die ihnen vorausfahren oder folgen, eine gefährliche Position einzunehmen.

In der Tat ist eine gute Sicht zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern auf der öffentlichen Straße eine der notwendigen Bedingungen für einen sicheren Verkehr. So wird ein Motorradfahrer besser von einem ihm vorausfahrenden Führer wahrgenommen, wenn er im Innenrückspiegel oder im linken Außenrückspiegel sichtbar ist. Ein rechter Außenrückspiegel ist übrigens nicht obligatorisch für Personenkraftwagen.

Ein Motorradfahrer, der in einem gewissen Abstand vom rechten Fahrbahnrand fährt, wird auch besser gesehen von Autofahrern, die ihm folgen und die ihn als vollwertigen Fahrbahnbenutzer wahrnehmen.

Der Motorradfahrer wird künftig seinen Platz auf der Fahrbahn wählen können, sofern er die Hälfte der Breite der Fahrbahn nicht überschreitet, wenn diese für beide Fahrtrichtungen offensteht.

Die allgemeine Regel in Artikel 7.2, der zufolge Verkehrsteilnehmer sich auf öffentlicher Straße so verhalten müssen, dass sie weder eine Behinderung noch eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer darstellen, bleibt selbstverständlich anwendbar, so dass der Motorradfahrer den Platz auf der Fahrbahn wählen muss, indem er dieser Vorsichtspflicht Rechnung trägt. Er muss sich also so positionieren, dass er gut sichtbar ist, muss dabei aber eine Position einnehmen, die es ihm ermöglicht, dem vorausfahrenden Fahrzeug in einer Notsituation auszuweichen.

Der Gesamtheit von Fahrzeug, Führer, Beifahrer und Ladung muss Rechnung getragen werden, um den Platz des Motorradfahrers zu bestimmen, und nicht der Position der Reifen. So wird vermieden, dass ein Motorradfahrer, der in eine Kurve hineinfährt, durch seine Schräglage auf die Fahrbahn gerät, die den entgegenkommenden Fahrzeugen vorbehalten ist.

Die eingeführte Neuerung hat keine Auswirkungen auf die anderen Verkehrsregeln, auch nicht, was den Platz auf der Fahrbahn bei einer Richtungsänderung oder beim Kreuzen oder was die Überholvorschriften betrifft. Jedoch ist der Motorradfahrer, der überholt wird, nicht mehr verpflichtet, sich möglichst rechts zu halten (Art. 16.7). Er muss allerdings darauf achten, dass er andere Führer, die zum Überholen angesetzt haben, nicht behindert.

Außerdem werden Bewegungen, die vom Motorradfahrer durchgeführt werden, wenn er seinen Platz wählt, nicht als Fahrbewegungen angesehen, für die die Benutzung des Fahrtrichtungsanzeigers notwendig wäre.

III. Verbot der Benutzung der Cruise Control beziehungsweise des Reisegeschwindigkeitsreglers

Die Einführung zweier neuer Verkehrsschilder ermöglicht es dem Verwalter des Straßen- und Wegenetzes, beispielsweise an staugefährdeten Stellen, an Stellen, wo Arbeiten durchgeführt werden, und/oder an Stellen mit starkem Frachtverkehr die Benutzung der Cruise Control beziehungsweise des Reisegeschwindigkeitsreglers zu verbieten.

Der Verwalter des Straßen- und Wegenetzes wird angesichts der genannten Auswahlmöglichkeiten je nach Art des Fahrzeugs verschiedene Formeln in Betracht ziehen können, beispielsweise ein Verbot nur für Fahrzeuge, die ein bestimmtes Gewicht überschreiten, ein Verbot für alle Fahrzeuge usw.

Aufgrund der allgemeinen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung kann es für den Verwalter des Straßen- und Wegenetzes nützlich sein, von Verkehrszeichen mit zentraler Gültigkeit Gebrauch zu machen, das heißt von einem Zonenschild, das in der gesamten abgegrenzten Zone gültig ist. Zugleich ist der Gebrauch einer elektronischen Beschilderung denkbar.

IV - Förderung der Flüssigkeit des organisierten Verkehrs zwischen Wohnung und Arbeitsplatz

Sowohl die überfahrbare Sonderspur, die den Fahrzeugen des Linienverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln vorbehalten ist, als auch die Fahrspur, die demselben Verkehr vorbehalten ist (umgangssprachlich oft «Bus-Tram-Spur» oder «Busspur» genannt), dürfen von Fahrzeugen benutzt werden, die im Verkehr zwischen Wohnung und Arbeitsplatz eingesetzt sind.

Es handelt sich um Fahrzeuge der Klassen M2 und M3, das heißt Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einem zulässigen Gesamtgewicht bis 5 Tonnen (M2) oder über 5 Tonnen (M3).

Diese Fahrzeuge müssen deutlich sichtbar mit einem Sonderschild versehen sein, wenn sie einen dieser Straßenteile benutzen.

Der Zugang zu diesen besonderen Teilen der öffentlichen Straße muss systematisch durch die Hinweisschilder F17 und F18 der Straßenverkehrsordnung symbolisiert werden.

V - Gewöhnliche Verstöße

Der vorerwähnte Königliche Erlass vom 22. Dezember 2003 ist am 1. März 2004 in Kraft getreten. Es hat sich schnell herausgestellt, dass der retributive Teil der Strafe, die mit bestimmten schweren Verstößen ersten Grades einhergeht, seinen Zweck in der Organisation des Gemeinschaftslebens nicht erfüllt. Dieser Teil wird im Vergleich zu den angeführten Beschuldigungen als unangemessen angesehen.

Es geht um folgende drei Kategorien von Verstößen:

- mit einem für Personen mit Behinderung bestimmten Fahrzeug, einem Fahrrad oder einem Gespann ohne Beleuchtung vorn oder hinten gefahren sein, wenn die Benutzung der Beleuchtung Pflicht war,
- bestimmte Parkverstöße *sensu lato*, die keine besondere Behinderung oder Gefahr verursachen,
- die Zulassungsbescheinigung nicht im Fahrzeug mitführen und das Zulassungskennzeichen nicht binnen der vorgeschriebenen Frist zurücksenden.

Die Regierung hat anlässlich des Ministerrates vom 20. und 21. März 2004 in Ostende beschlossen, diese Verstöße wieder als gewöhnliche Verstöße anzusehen.

Diese Abänderung des vorerwähnten Königlichen Erlasses muss so schnell wie möglich angenommen werden, um den Zeitraum, während dessen diese Verstöße verschieden behandelt werden, so kurz wie möglich zu halten. Diese Dringlichkeit lässt sich rechtfertigen durch die Notwendigkeit, dem Bürger Rechtssicherheit zu bieten.

Kommentar zu den Artikeln

Artikel 1 - Mit diesem Artikel werden zwei neue Begriffe im Bereich der Verkehrssicherheit eingeführt. Einerseits geht es um die Definition einer Aufenthaltszone. Sie ist rein qualitativ und setzt eine politische Wahl voraus, die die Interessen der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer höher stellt als die Interessen der motorisierten Verkehrsteilnehmer. Diese Wahl kann durch den Status einer 30-Zone oder sogar durch den Status eines verkehrsberuhigten Bereichs oder einer Begegnungszone formell bestätigt werden.

Der Empfehlung des Staatsrates, den Begriff «fonction de séjour» durch den Begriff «fonction d'habitat» zu ersetzen, ist nicht Folge geleistet worden. Dagegen hat seine Bemerkung über die durch die Verwendung zweier verschiedener Ausdrücke in Artikel 2.48 entstehende Inkohärenz zur Ersetzung des Begriffs «fonction d'habitat» durch den Begriff «fonction de séjour» geführt. Der Begriff «fonction de séjour» bezieht sich in der Tat auf alle Formen von nicht motorisierten Aktivitäten in einer Straße, wie beispielsweise laufen, Rad fahren, stehen bleiben für ein Gespräch, während der Begriff «fonction d'habitat» sich eher auf das Wohnen in der Straße bezieht.

Andererseits geht es um die «Urlaubszone». Mit diesem Begriff sind die Orte gemeint, wo sich zeitweilig eine große Anzahl Urlauber aufhalten. Dieser Zustrom von Urlaubern hat eine Erhöhung der Anzahl schwacher Verkehrsteilnehmer auf der öffentlichen Straße zur Folge. Durch die Abgrenzung solcher Zonen kann der Verwalter des Straßen- und Wegenetzes auf zeitweilige Situationen reagieren und die schwachen Verkehrsteilnehmer sind besser geschützt.

Art. 2 - Mit diesem Artikel wird Artikel 9.3 des aktuellen Textes abgeändert, indem eine neue Bestimmung eingeführt wird, durch die Motorradfahrern ein vollwertiger Platz auf der Fahrbahn eingeräumt wird.

Durch die Einführung dieser Bestimmung soll dem Zweifel und der Unsicherheit in Bezug auf den Platz dieser Verkehrsteilnehmer auf der Fahrbahn ein Ende gesetzt werden.

Früher waren diese Verkehrsteilnehmer verpflichtet, so weit wie möglich den rechten Rand der Fahrbahn einzuhalten, was oft gefährliche Situationen zur Folge hatte, insbesondere beim Überholen von Motorradfahrern.

Außerdem hat diese Abänderung zur Folge, dass Motorradfahrer im Verkehr besser wahrgenommen werden.

Art. 3 - Mit diesem Artikel wird in Artikel 22^{quater} bezüglich der Zonen, in denen die Geschwindigkeit auf 30 km in der Stunde beschränkt ist, der Verweis auf den Königlichen Erlass vom 9. Oktober 1998 aufgehoben. Der Königliche Erlass vom 9. Oktober 1998 wird übrigens durch Artikel 11 des vorliegenden Königlichen Erlasses aufgehoben mit dem Ziel, die Modalitäten für die Einrichtung einer 30-Zone auf ein striktes Minimum zu beschränken. Diese Mindestanforderungen sind im Ministeriellen Erlass zur Festlegung der Mindestmaße und der Sonderbedingungen für das Anbringen der Verkehrszeichen aufgenommen.

Art. 4 - Mit diesem Artikel werden die neuen Verkehrsschilder eingeführt, die im Rahmen des Verbots der Benutzung der Cruise Control beziehungsweise des Reisegeschwindigkeitsreglers angebracht werden können. Die Verwalter des Straßen- und Wegenetzes erhalten hiermit die Möglichkeit, zeitweilig oder an gut gewählten Stellen ein solches Verbotsschild anzubringen.

Art. 5 - Auf der Fahrspur, die aufgrund von Artikel 72.5 der Straßenverkehrsordnung den Fahrzeugen des regulären öffentlichen Linienverkehrs und den Schulbussen vorbehalten ist, dürfen auch bestimmte andere Fahrzeuge fahren, beispielsweise vorfahrtsberechtigzte Fahrzeuge; auch Taxis und Radfahrer dürfen diese Fahrspur benutzen, wenn die Beschilderung es erlaubt.

Künftig dürfen auch Fahrzeuge der Klassen M2 oder M3, die für den Verkehr zwischen Wohnung und Arbeitsplatz bestimmt sind, diese Busspur benutzen, vorausgesetzt, dass dies durch die Beschilderung erlaubt ist.

Art. 6 - In Analogie zur Benutzung der Busspur dürfen Fahrzeuge der Klassen M2 oder M3, die für den Verkehr zwischen Wohnung und Arbeitsplatz bestimmt sind, die überfahrbare Sonderspur benutzen, vorausgesetzt, dass dies durch die Beschilderung erlaubt ist.

Art. 7 - Mit diesem Artikel wird der erste Artikel des Königlichen Erlasses vom 22. Dezember 2003 zur Bestimmung der schweren Verstöße nach Graden gegen die in Ausführung des Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei ergangenen allgemeinen Verordnungen abgeändert. Es wird bezweckt, die Fälle, in denen zusätzlich zum Verweis auf die Artikel der in Ausführung der koordinierten Gesetze über die Straßenverkehrspolizei ergangenen allgemeinen Verordnungen auch der Wortlaut in Betracht gezogen werden muss, auf Artikel 2.1 Nr. 7 erster und vierter Gedankenstrich auszuweiten.

Art. 8 - Mit diesem Artikel wird Artikel 2 des vorerwähnten Königlichen Erlasses abgeändert.

- Es handelt sich um eine rein technische Anpassung des Verweises auf den betreffenden Artikel,
- Mit dieser Abänderung wird ein zusätzliches grundlegendes Element hinzugefügt, damit die Verstöße bezüglich des Haltens oder Parkens auf Bürgersteigen, auf erhöhten Seitenstreifen in geschlossenen Ortschaften und auf Radwegen als schwere Verstöße ersten Grades angesehen werden. Wenn dieses Element nicht vorhanden ist, bleibt der Verstoß ein gewöhnlicher Verstoß,
- Es handelt sich um eine rein technische Abänderung,
- Mit dieser Bestimmung wird die Art des Verstoßes, auf der Fahrbahn in einer Entfernung von mehr als drei Metern und weniger als 5 Metern vor Fußgängerüberwegen, Überwegen für Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkrafträdern zu parken, abgeändert. Dieser Verstoß wird wieder ein gewöhnlicher Verstoß,
- Die Angabe des Artikels wird abgeändert, um den Abänderungen, die durch den «Straßenkodex», den Königlichen Erlass vom 4. April 2003 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung angebracht worden sind, Rechnung zu tragen,
- Gemäß der vorhergehenden Abänderung der Angabe des Artikels wird ein Gedankenstrich mit Text hinzugefügt,
- Die erste Streichung ist die Folge der beiden vorhergehenden Abänderungen. Durch die zweite Streichung wird die Art des Verstoßes, mit einem für Personen mit Behinderung bestimmten Fahrzeug, einem Fahrrad oder einem Gespann ohne Beleuchtung vorn oder hinten gefahren zu sein, wenn die Benutzung der Beleuchtung Pflicht war, abgeändert. Dieser Verstoß wird wieder ein gewöhnlicher Verstoß,
- Mit dieser Bestimmung wird die Art des Verstoßes, bei einem Verkehrsstau in Fahrtrichtung auf einen Fußgängerüberweg gefahren zu sein und darauf zum Stillstand zu kommen, abgeändert. Dieser Verstoß wird wieder ein gewöhnlicher Verstoß,
- Mit dieser Bestimmung wird die Art des Verstoßes, die Zulassungsbescheinigung nicht im Fahrzeug mitzuführen und das Zulassungskennzeichen nicht binnen der vorgeschriebenen Frist zurückzusenden, abgeändert. Diese Verstöße werden wieder gewöhnliche Verstöße,
- Diese Bestimmung bildet das Gegenstück zur vorhergehenden Anpassung, was die Zulassung von Handelsschildern für Motorfahrzeuge und Anhänger betrifft,
- Es handelt sich um eine rein technische Abänderung.

Art. 9 und 10 - Diese Abänderungen sind rein technischer Art.

Art. 11 - Mit diesem Artikel wird der Königliche Erlass vom 9. Oktober 1998 zur Festlegung der Bedingungen für die Einrichtung von Zonen, in denen die Geschwindigkeit auf 30 km in der Stunde beschränkt ist, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 14. Mai 2002, aufgehoben. Die auf ein striktes Minimum beschränkten Anforderungen für die Einrichtung einer 30-Zone sind im Ministeriellen Erlass zur Festlegung der Mindestmaße und der Sonderbedingungen für das Anbringen der Verkehrszeichen aufgenommen.

Art. 12 - Er legt das Datum des In-Kraft-Tretens fest, das heißt sofort.

Wir haben die Ehre,

Sire,
die ehrerbietigen und getreuen Diener
Eurer Majestät
zu sein.

Die Ministerin der Justiz
Frau L. ONKELINX

Der Minister des Innern
P. DEWAELE

Der Minister der Mobilität
B. ANCIAUX

26. APRIL 2004 — Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 22. Dezember 2003 zur Bestimmung der schweren Verstöße nach Graden gegen die in Ausführung des Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei ergangenen allgemeinen Verordnungen und des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Festlegung der allgemeinen Ordnung über den Straßenverkehr und die Benutzung der öffentlichen Straße

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des am 16. März 1968 koordinierten Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei, insbesondere des Artikels 29, abgeändert durch die Gesetze vom 9. Juni 1975 und 7. Februar 2003;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Festlegung der allgemeinen Ordnung über den Straßenverkehr und die Benutzung der öffentlichen Straße, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 27. April 1976, 8. Dezember 1977, 23. Juni 1978, 8. Juni 1979, 14. Dezember 1979, 15. April 1980, 25. November 1980, 11. Mai 1982, 8. April 1983, 21. Dezember 1983, 1. Juni 1984, 18. Oktober 1984, 25. März 1987, 17. September 1988, 22. Mai 1989, 20. Juli 1990, 28. Januar 1991, 1. Februar 1991, 18. März 1991, 18. September 1991, 14. März 1996, 29. Mai 1996, 11. März 1997, 16. Juli 1997, 23. März 1998, 9. Oktober 1998, 15. Dezember 1998, 7. Mai 1999, 24. Juni 2000, 17. Oktober 2001, 14. Mai 2002, 5. September 2002, 21. Oktober 2002, 18. Dezember 2002 und 4. April 2003;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 22. Dezember 2003 zur Bestimmung der schweren Verstöße nach Graden gegen die in Ausführung des Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei ergangenen allgemeinen Verordnungen;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 9. Oktober 1998 zur Festlegung der Bedingungen für die Einrichtung von Zonen, in denen die Geschwindigkeit auf 30 km in der Stunde beschränkt ist, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 14. Mai 2002;

In der Erwägung, dass die Regionalregierungen an der Ausarbeitung des vorliegenden Erlasses beteiligt worden sind;

Aufgrund der Stellungnahmen der Finanzinspektion vom 18. März 2004 und 1. April 2004;

Aufgrund des Einverständnisses des Ministers des Haushalts vom 1. April 2004;

Aufgrund der Dringlichkeit, begründet durch die Notwendigkeit, die Ziele des Gesetzgebers und der Regierung in Sachen Verkehrssicherheit in die Tat umzusetzen, wird an den Staatsrat ein Antrag auf Begutachtung binnen einer Frist von fünf Tagen gerichtet.

Die Dringlichkeit lässt sich ebenfalls rechtfertigen durch den Willen der Regierung, die Zahl der Toten und Verletzten auf unseren Straßen drastisch zu senken. Im Vergleich zu anderen europäischen Ländern weist Belgien nämlich eines der schlechtesten Ergebnisse in Sachen Verkehrssicherheitsindikatoren auf, insbesondere was die Anzahl Todesfälle betrifft. Es muss schnell reagiert werden, um die Ziele, die die Regierung sich im Rahmen der Versammlung aller Hauptakteure der Verkehrssicherheit gesetzt hat, zu erreichen und sich den Musterländern auf diesem Gebiet so schnell wie möglich anzunähern. Zur Erinnerung: Belgien hat sich dazu verpflichtet, die Zahl der Toten und Verletzten auf seinen Straßen bis 2006 um 33 % zu verringern.

Das Hauptmittel, um dieses Ziel zu erreichen, besteht darin, das Verhalten der Führer zu beeinflussen. Die Regierung wird demnach weiterhin eine Reihe von Maßnahmen verabschieden, um dieses Mittel wirksam umzusetzen. Sie hat anlässlich des Ministerrates vom 20. und 21. März 2004 unter anderem beschlossen, die Autofahrer in Schulumgebungen und an Stellen, wo sich viele Urlauber aufhalten, zu sensibilisieren. In Schulumgebungen wird durch die Möglichkeit, dort eine 30-Zone einzurichten, ebenfalls die Sicherheit erhöht werden.

Die Regierung hält es für notwendig, in Schulumgebungen allgemein 30-Zonen einzuführen. Dazu müssen die Verwalter des Straßen- und Wegenetzes vor Beginn des Schuljahres 2005 in jeder Schulumgebung eine 30-Zone einrichten.

Die Regierung möchte, dass die Verwalter des Straßen- und Wegenetzes über alle notwendigen Instrumente verfügen, damit sie ihre Aktionen gezielter den Umständen anpassen können. So können die Verwalter je nach Saison in dicht mit Urlaubern bevölkerten Zonen die Geschwindigkeit beschränken. Die Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsprobleme, die bei Straßenarbeiten auftreten, können durch das Verbot der Benutzung der Cruise Control oder durch die Möglichkeit für zwischen Wohnung und Arbeitsplatz verkehrende Fahrzeuge, besondere Fahrspuren zu benutzen, vermieden werden.

Die Dringlichkeit lässt sich ebenfalls rechtfertigen durch die Notwendigkeit für die kommenden Regionalregierungen, ihre Politik im Bereich der Verwaltung des Straßen- und Wegenetzes vorzubereiten.

Damit alle getroffenen Maßnahmen zum erhofften Ergebnis führen, dürfen die Mittel nicht unangemessen sein. Nun aber hat die Regierung anlässlich des Ministerrates vom 20. und 21. März festgestellt, dass bestimmte der am 1. März 2004 in Kraft getretenen Maßnahmen ihren Zweck in der Organisation des Gemeinschaftslebens nicht erfüllen, da sie von der Bevölkerung als unzumutbar angesehen werden. Deshalb ist beschlossen worden, einige Maßnahmen abzuändern. Es geht um drei Kategorien von Verstößen, die in die Kategorie der schweren Verstöße ersten Grades eingestuft worden sind. Sie sollen wieder in die Kategorie der gewöhnlichen Verstöße eingestuft werden.

Die Dringlichkeit lässt sich unter anderem durch die Tatsache erklären, dass der Königliche Erlass vom 22. Dezember 2003, durch den bestimmte Verstöße als schwere Verstöße eingestuft werden, am 1. März 2004 in Kraft getreten ist. Die Wiedereinstufung dreier dieser Verstöße in gewöhnliche Verstöße muss so schnell wie möglich angenommen werden, um den Zeitraum, während dessen diese Verstöße verschieden behandelt werden, so kurz wie möglich zu halten;

Aufgrund der Dringlichkeit, begründet durch die Notwendigkeit, dem Bürger Rechtssicherheit zu bieten;

Aufgrund des Gutachtens 36.950/4 des Staatsrates vom 19. April 2004, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 Absatz 1 Nr. 2 der koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Auf Vorschlag Unseres Ministers der Justiz, Unseres Ministers des Innern und Unseres Ministers der Mobilität und aufgrund der Stellungnahme Unserer Minister, die im Rat darüber beraten haben,

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

Artikel 1 - In Artikel 2 des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Festlegung der allgemeinen Ordnung über den Straßenverkehr und die Benutzung der öffentlichen Straße, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 23. Juni 1978, 20. Juli 1990, 18. September 1991, 9. Oktober 1998, 14. Mai 2002 und 4. April 2003, werden die Artikel 2.48 und 2.49 mit folgendem Wortlaut hinzugefügt:

«2.48 «Aufenthaltszone» eine Zone, die aus einer oder mehreren Straßen besteht, in denen die Aufenthaltsfunktion vom Verwalter des Straßen- und Wegenetzes als bedeutender angesehen wird als die Verkehrsfunktion.

Die «Aufenthaltsfunktion» ist die Rolle der Straße als Träger nicht motorisierter Aktivitäten und Fortbewegungen.

Die «Verkehrsfunktion» ist die Rolle der Straße als Träger motorisierter Fortbewegungen.»

«2.49 «Urlaubzone» eine Zone, in der sich zeitweilig viele Urlauber aufhalten und in der viele Fußgänger und Radfahrer auf der öffentlichen Straße und insbesondere auf der Fahrbahn anwesend sind.

Diese Zone umfasst eine oder mehrere öffentliche Straßen oder Teile öffentlicher Straßen, die durch die Verkehrsschilder F4a und F4b abgegrenzt sind, wenn es sich um eine in einer geschlossenen Ortschaft gelegene Zone handelt, oder die durch das zonale Verkehrsschild C43 mit dem Vermerk «50» oder durch das zonale Verkehrsschild C43 mit dem Vermerk «70» abgegrenzt sind, wenn es sich um eine außerhalb einer geschlossenen Ortschaft gelegene Zone handelt; diese Schilder sind kombiniert mit dem Verkehrsschild A51, das mit einem Zusatzschild mit der Aufschrift «Urlaubzone» versehen ist.»

Art. 2 - Artikel 9.3 desselben Erlasses, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 4. April 2003, wird wie folgt abgeändert:

1. Artikel 9.3 wird zu Artikel 9.3.1.

2. Ein Artikel 9.3.2 mit folgendem Wortlaut wird hinzugefügt:

«9.3.2 In Abweichung von der in Artikel 9.3.1 vorgesehenen Verpflichtung, so weit wie möglich den rechten Rand der Fahrbahn einzuhalten, darf der Führer eines Motorrads auf einer Fahrbahn, die nicht in Fahrspuren eingeteilt ist, die gesamte Breite dieser Fahrbahn nutzen, wenn sie nur für seine Fahrtrichtung offensteht; er darf die Hälfte der Fahrbahnbreite an der rechten Seite nutzen, wenn die Fahrbahn für beide Fahrtrichtungen offensteht.

Um den vom Motorradfahrer in Anspruch genommenen Platz zu bestimmen, wird die Gesamtheit von Fahrzeug, Führer, Beifahrer und Ladung in Betracht gezogen.

Die vom Motorradfahrer ausgeführten Bewegungen auf dem Teil der Fahrbahn, der ihm zusteht, werden nicht als Fahrbewegungen im Sinne von Artikel 12.4 angesehen und machen die Benutzung der Fahrtrichtungsanzeiger nicht erforderlich. Der Motorradfahrer darf hinter ihm fahrende Führer, die zum Überholen angesetzt haben, jedoch nicht behindern.»

Art. 3 - In Artikel 22^{quater} desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 17. September 1998, wird der zweite Absatz aufgehoben.

Art. 4 - In Artikel 68 desselben Erlasses, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 25. November 1980, 20. Juli 1990, 18. September 1991, 18. Dezember 2002 und 4. April 2003, werden die Verkehrsschilder C48 und C49 hinzugefügt:

«C48



Verbot, ab dem Verkehrsschild bis zur nächsten Kreuzung die Cruise Control beziehungsweise den Reisegeschwindigkeitsregler zu benutzen

Durch eine Aufschrift auf einem Zusatzschild wird das Verbot auf Führer von Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über dem angezeigten Gewicht beschränkt

C49



Ende des durch das Verkehrsschild C48 auferlegten Verbots»

Art. 5 - In Artikel 72.5 desselben Erlasses, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 14. Mai 2002, werden zwischen Absatz 4 und Absatz 5 folgende Absätze eingefügt:

«Durch das unten abgebildete Schild gekennzeichnete Fahrzeuge, die für den Verkehr zwischen Wohnung und Arbeitsplatz bestimmt sind und den in der technischen Verordnung über Kraftfahrzeuge erwähnten Klassen M2 und M3 angehören, dürfen diese Fahrspur benutzen, wenn das Verkehrsschild F17 mit dem auf diesem Schild abgebildeten Sinnbild ergänzt ist. In diesem Fall darf dasselbe Sinnbild auf der Fahrspur angebracht werden.



Dieses am Fahrzeug angebrachte Schild hat Seiten von mindestens 0,40 m; sein Grund muss mit retroreflektierenden Produkten versehen sein.

Dieses Schild muss an der linken Seite vorne und hinten am Fahrzeug gut sichtbar angebracht sein; es muss entfernt oder abgedeckt werden, wenn das Fahrzeug nicht im Verkehr zwischen Wohnung und Arbeitsplatz benutzt wird.»

Art. 6 - In Artikel 72.6 desselben Erlasses, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 16. Juli 1997 und 14. Mai 2002, wird zwischen Absatz 4 und Absatz 5 folgender Absatz eingefügt:

«Wenn die in Artikel 72.5 Absatz 5 erwähnten Fahrzeuge, die für den Verkehr zwischen Wohnung und Arbeitsplatz bestimmt sind, diese Spur benutzen dürfen, wird das Verkehrsschild F18 mit dem in dieser Bestimmung erwähnten Sinnbild ergänzt.»

Art. 7 - In Artikel 1 des Königlichen Erlasses vom 22. Dezember 2003 zur Bestimmung der schweren Verstöße nach Graden gegen die in Ausführung des Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei ergangenen allgemeinen Verordnungen wird zwischen dem Verweis «2.1. Nr. 1,» und dem Verweis «3.1. Nr. 1» der Verweis «2.1. Nr. 7 erster und vierter Gedankenstrich,» eingefügt.

Art. 8 - Artikel 2 desselben Erlasses wird wie folgt abgeändert:

- In Punkt 1 Nr. 7 wird der Verweis auf Artikel «24 Nr.1 bis 10» durch den Verweis auf Artikel «24 Nr. 1 bis 6» ersetzt.
- Punkt 1 Nr. 7 erster Gedankenstrich wird wie folgt ergänzt: «sowie auf Radwegen, wenn dieses Halten oder Parken die Benutzer der Bürgersteige, erhöhten Seitenstreifen oder Radwege dazu verpflichtet, die Fahrbahn zu benutzen,».
- In Punkt 1 Nr. 7 wird der zweite Gedankenstrich gestrichen.
- In Punkt 1 Nr. 7 vierter Gedankenstrich werden die Wörter «5 Metern» durch die Wörter «3 Metern» ersetzt.
- In Punkt 1 Nr. 8 wird der Verweis «25.1 Nr. 2, 4, 6 und 7» durch den Verweis «25.1 Nr. 2, 4, 6, 7 und 14» ersetzt.
- In Punkt 1 Nr. 8 wird folgender Gedankenstrich hinzugefügt: «- auf einem Parkplatz, der Personen mit Behinderung vorbehalten ist, ohne an der Innenseite der Windschutzscheibe oder, ansonsten, im Vorderteil des Fahrzeugs die Sonderkarte angebracht zu haben».
- In Punkt 1 werden die Nummern 9 und 10 gestrichen.
- In Punkt 1 wird Nr. 11 gestrichen.
- Punkt 2 wird gestrichen.
- In Punkt 3, der zu Punkt 2 wird, werden die Nummern 5 bis 7 gestrichen.
- Punkt 4 wird zu Punkt 3.

Art. 9 - In Artikel 3 Punkt 1 Nr. 5 desselben Erlasses wird der Verweis auf den Artikel «16.3» durch die Wörter «Absatz 2» ergänzt.

Art. 10 - Artikel 4 desselben Erlasses wird wie folgt abgeändert:

- In Punkt 1 Nr. 2 wird der Verweis auf Artikel «4.3» durch den Verweis auf Artikel «4.4» ersetzt.
- In Punkt 1 Nr. 3 wird der Verweis auf Artikel «16.3» durch die Wörter «Absatz 1» ergänzt.

Art. 11 - Der Königliche Erlass vom 9. Oktober 1998 zur Festlegung der Bedingungen für die Einrichtung von Zonen, in denen die Geschwindigkeit auf 30 km in der Stunde beschränkt ist, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 14. Mai 2002, wird aufgehoben.

Art. 12 - Vorliegender Erlass tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft.

Art. 13 - Unser Minister der Justiz, Unser Minister des Innern und Unser Minister der Mobilität sind, jeder für seinen Bereich, mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 26. April 2004

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Justiz

Frau L. ONKELINX

Der Minister des Innern

P. DEWAELE

Der Minister der Mobilität

B. ANCIAUX

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 1 september 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

P. DEWAELE

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 1^{er} septembre 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

P. DEWAELE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2004 — 3632

[C — 2004/00475]

1 SEPTEMBER 2004. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de officiële Duitse vertaling van het ministerieel besluit van 26 april 2004 tot wijziging van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 31 december 1983 tot hervorming der instellingen voor de Duitstalige Gemeenschap, inzonderheid op artikel 76, § 1, 1°, en § 3, vervangen bij de wet van 18 juli 1990;

Gelet op het ontwerp van officiële Duitse vertaling van het ministerieel besluit van 26 april 2004 tot wijziging van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald, opge maakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling bij het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmédy;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. De bij dit besluit gevoegde tekst is de officiële Duitse vertaling van het ministerieel besluit van 26 april 2004 tot wijziging van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald.

Art. 2. Onze Minister van Binnenlandse Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 1 september 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

P. DEWAELE

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2004 — 3632

[C — 2004/00475]

1^{er} SEPTEMBRE 2004. — Arrêté royal établissant la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté ministériel du 26 avril 2004 modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 31 décembre 1983 de réformes institutionnelles pour la Communauté germanophone, notamment l'article 76, § 1^{er}, 1°, et § 3, remplacé par la loi du 18 juillet 1990;

Vu le projet de traduction officielle en langue allemande de l'arrêté ministériel du 26 avril 2004 modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière, établi par le Service central de traduction allemande auprès du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmédy;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le texte annexé au présent arrêté constitue la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté ministériel du 26 avril 2004 modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.

Art. 2. Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} septembre 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

P. DEWAELE