

02.08.84

VP - In - R

## **Verordnung**

des Bundesministers für Verkehr und  
des Bundesministers des Innern

### Achte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs- Ordnung

#### A. Zielsetzung

Durch die Verordnung werden zahlreiche Einzelvorschriften der StVZO zur Erhöhung der Sicherheit von Fahrzeugen, zum Schutze der Umwelt und zur Verwaltungsvereinfachung geändert. Hervorzuheben sind insbesondere die

- Neufassung der Vorschriften über Fahrgasttüren in Kraftomnibussen zur Vermeidung von Einklemm-Unfällen,
  - Neufassung und Ergänzung verschiedener Einzelvorschriften über lichttechnische Einrichtungen in Anpassung an internationale Vorschriften,
  - Absenkung der Geräuschgrenzwerte für verschiedene Kraftfahrzeuge in Anpassung an Richtlinien der EWG
- und
- weitere Verringerung der Schadstoffe im Abgas von Kraftfahrzeugen mit Otto- und Dieselmotoren entsprechend den einschlägigen Richtlinien der EWG.

#### B. Lösung

Änderung der entsprechenden Einzelvorschriften der StVZO.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Die vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere zur Eindämmung der Geräuschentwicklung und Verringerung der Schadstoffemissionen werden je nach Fahrzeugtyp und Stand der technischen Ausrüstung im Einzelfall zu Kostenerhöhungen führen, ohne daß Angaben über die Höhe der auf Grund dessen zu erwartenden Preisanhebungen im Einzelfall auch nur tendenziell von der Wirtschaft gemacht werden können.

Bei Fahrrädern und Krafträdern, insbesondere kleinen Kraft radtypen, sind Preisanhebungen auf Grund der sicherheitsbedingten Zusatzausrüstung nicht auszuschließen.

Die zusätzlichen Kosten für die Kenntlichmachung von Schulbussen sind im Verhältnis zum Fahrzeugpreis so gering, daß wesentliche Auswirkungen auf Einzelpreise dieser Fahrzeuge nicht zu erwarten sind.

Insgesamt gesehen lassen sich die Auswirkungen der zu erwartenden Einzelpreiserhöhungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau nicht quantifizieren.

02.08.84

VP - In - R

**Verordnung**

des Bundesministers für Verkehr und  
des Bundesministers des Innern

Achte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-  
Ordnung

Der Chef  
des Bundeskanzleramtes  
14 (34) - 920 01 - Str 114/84

Bonn, den 1. August 1984

An den Herrn  
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von den Bundesministern für Verkehr  
und des Innern zu erlassende

Achte Verordnung zur Änderung der  
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates auf Grund des Artikels  
80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

  
(Prof. Dr. Schreckenberger)

Achte Verordnung zur Änderung der  
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Vom

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstaben a und b, Nr. 4 und 7 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, der zuletzt durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 6. April 1980 (BGBl I S. 413) geändert worden ist, wird vom Bundesminister für Verkehr und auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 5a, 7 und 10 und Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes sowie der §§ 38 und 39 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721, 1193), hinsichtlich des § 38 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nach Anhörung der beteiligten Kreise, wird vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister des Innern mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 3193, 1975 I S. 848), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 17. April 1984 (BGBl I S. 632), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

- a) Nach dem Hinweis auf § 21a wird folgender Hinweis eingefügt:  
"Anerkennung von Prüfungen auf Grund von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften ..... 21b"
- b) Nach dem Hinweis auf § 30 wird folgender Hinweis eingefügt:  
"Änderung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit..... 30a".
- c) Nach dem Hinweis auf § 41 wird folgender Hinweis eingefügt:  
"Druckbehälter in Fahrzeugen ..... 41a"
- d) Der Hinweis auf § 42 erhält folgende Fassung:  
"Anhängelast hinter Kraftfahrzeugen und Leergewicht..... 42".
- e) Der Hinweis auf § 49 erhält folgende Fassung:  
"Geräuschentwicklung und Schalldämpferanlage ..... 49".
- f) Der Hinweis auf § 51 erhält folgende Fassung:  
"Begrenzungsleuchten, vordere Rückstrahler, Spurhalteleuchten  
..... 51".
- g) Nach dem Hinweis auf § 51b wird folgender Hinweis eingefügt:  
"Parkleuchten, Park-Warntafeln ..... 51c".
- h) Nach dem Hinweis auf § 52 wird folgender Hinweis eingefügt:  
"Rückfahrscheinwerfer ..... 52a".
- i) Der Hinweis auf § 59 erhält folgende Fassung:  
"Fabrikschilder, sonstige Schilder, Fahrzeug-Identifizierungsnummer ..... 59".
- k) Der Hinweis auf die Anlage XIV erhält folgende Fassung:  
"Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren ..... XIV".

...

- 1) Nach dem Hinweis auf die Anlage XVII werden folgende Hinweise eingefügt:

|                                                                                                              |       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| "Zulässiger Geräuschpegel und die Schalldämpferanlage von Kraftfahrzeugen .....                              | XVIII |
| Zulässiger Geräuschpegel und die Schalldämpferanlage von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen ..... | XIX   |
| Zulässiger Geräuschpegel und die Schalldämpferanlage von Krafträdern .....                                   | XX    |
| Kriterien für lärmarme Kraftfahrzeuge .....                                                                  | XXI". |

2. Soweit in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (einschließlich Anlagen und Muster) das Wort "Fahrgestellnummer" oder die Worte "Fabriknummer des Fahrgestells" verwendet werden, werden sie durch das Wort "Fahrzeug-Identifizierungsnummer" und, soweit das Wort "Fahrgestellnummern" verwendet wird, wird es durch das Wort "Fahrzeug-Identifizierungsnummern" ersetzt.
3. In § 17 Abs. 3 wird die Bezugnahme auf "§ 23 Abs. 2, § 27 Abs. 1 bis 3 oder § 28 Abs. 3 Satz 1" durch die Bezugnahme auf "§ 23 Abs. 2, §§ 24, 27 Abs. 1 bis 3 oder § 28 Abs. 3 Satz 1" ersetzt.

4. § 19 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

"(1) Die Betriebserlaubnis ist zu erteilen, wenn das Fahrzeug den Vorschriften dieser Verordnung, den zu ihrer Ausführung erlassenen Anweisungen des Bundesministers für Verkehr und den Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 164 S. 1), zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 1979 (ABl. EG vom 19. November 1979 S. 17), entspricht. Sie ist ferner zu erteilen, wenn das Fahrzeug anstelle der Vorschriften dieser Verordnung die entsprechenden harmonisierten Vorschriften der Einzelrichtlinien ("ER") erfüllt, die

- in Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 80/1267/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 (ABl. EG Nr. L 375 S. 34) oder
  - in Anhang II der Richtlinie 74/150/EWG des Rates vom 4. März 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern (ABl. EG Nr. L 84 S. 10), zuletzt geändert durch die Richtlinie 82/890/EWG des Rates vom 17. Dezember 1982 (ABl. EG Nr. L 378 S. 45)
- genannt werden."

5. Folgender § 21b wird eingefügt:

"§ 21b

**Anerkennung von Prüfungen auf Grund von Rechtsakten  
der Europäischen Gemeinschaften**

Im Verfahren auf Erteilung der Betriebserlaubnis werden Prüfungen anerkannt, die auf Grund harmonisierter Vorschriften nach § 19 Abs. 1 Satz 2 durchgeführt und bescheinigt worden sind."

§ 22a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 5 wird wie folgt gefaßt:

"5. Auflaufbremsen (§ 41 Abs. 10), ausgenommen Auflaufbremsen, die nach der Richtlinie 71/320/EWG des Rates vom 26. Juli 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern (ABl. EG Nr. L 202 S. 37), zuletzt geändert durch die Richtlinie 79/489/EWG der Kommission vom 18. April 1979 (ABl. EG Nr. L 128 S. 12), geprüft sind und deren Übereinstimmung in der vorgesehenen Form bescheinigt ist;"

bb) Nummer 9 wird wie folgt gefaßt:

"9. Parkleuchten, Park-Warntafeln (§ 51c);"

cc) Folgende Nummer 12a wird eingefügt:

"12a. Rückfahrscheinwerfer (§ 52a);"

dd) Nummer 15 wird wie folgt gefaßt:

"15. Rückstrahler (§ 51 Abs. 2, § 51a Abs. 1, § 53 Abs. 4, 6 und 7, § 53b, § 66a Abs. 4 dieser Verordnung, § 22 Abs. 4 der Straßenverkehrs-Ordnung );"

b) In Absatz 3 Nr. 2 werden vor dem Wort "Glühlampen" die Worte "lichttechnische Einrichtungen für Fahrräder und" und nach den Worten "gleicher Art entsprechen" die Worte "und als solche erkennbar sind" eingefügt.

7. In § 23 wird folgender Absatz 6 eingefügt:

"(6) Wer einen Personenkraftwagen für eine Personenbeförderung verwendet, die dem Personenbeförderungsgesetz vom 21. März 1961 (BGBl. I S. 241) in seiner jeweils geltenden Fassung unterliegt oder bei der es sich um die Beförderung durch oder für Schulträger zum und vom Unterricht oder von körperlich, geistig oder seelisch behinderten Personen zu und von ihrer Betreuung dienenden Einrichtungen handelt, hat dies vor Beginn und nach Beendigung der Verwendung der zuständigen Zulassungsstelle unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Die Zulassungsstelle vermerkt die Verwendung und deren Beendigung im Fahrzeugschein; der Fahrzeugschein ist der Zulassungsstelle zu diesen Zwecken vorzulegen."

8. § 29e Abs. 1 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:

"1. Kleinkrafträder (§ 18 Abs. 2 Nr. 4);".

9. Folgender § 30a wird eingefügt:

"§ 30a

Änderung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit

Kraftfahrzeuge müssen entsprechend dem Stand der Technik so gebaut und ausgerüstet sein, daß technische Veränderungen, die zu einer Änderung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit (Geschwindigkeit, die von einem Kraftfahrzeug nach seiner Bauart auf ebener Bahn bei bestimmungsgemäßer Benutzung nicht überschritten werden kann) führen, wesentlich erschwert sind."

...

10. § 32 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 Satz 2 werden nach dem Wort "Fahrtrichtungs-  
anzeiger" die Worte "Umrißleuchten,  
Schlußleuchten, Parkleuchten, seitliche Rückstrahler,"  
eingefügt.

b) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Wort "Außenspiegel" werden die Worte "und  
Kennzeichenbeleuchtung" eingefügt.

bb) In Buchstabe b wird die Längenangabe "15,0 m" durch  
die Längenangabe "15,50 m" ersetzt.

cc) Folgender Satz 2 wird eingefügt:

"Bei Sonderfahrzeugen zum Transport von Fahrzeugen  
bleiben Längenüberschreitungen durch Ladestützen zur  
zusätzlichen Sicherung und Stabilisierung des zulässigen  
Überhangs von Ladungen unberücksichtigt, sofern die Ladung  
auch bei ausgezogenen Ladestützen über sie hinausragt."

11. § 32a Satz 5 wird aufgehoben.

12. § 32b Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Der Unterfahrschutz muß der Richtlinie 70/221/EWG des  
Rates vom 6. April 1970 zur Angleichung der Rechtsvor-  
schriften der Mitgliedstaaten über die Behälter für  
flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz von Kraft-  
fahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (ABl. EG Nr. L 76  
S. 23), zuletzt geändert durch die Richtlinie 81/333/EWG  
der Kommission vom 18. Mai 1981 (ABl. EG Nr. L 131 S. 4),  
entsprechen."

...

13. § 34 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 werden nach Satz 1 folgende Sätze eingefügt:

"Der Abstand zwischen dem Mittelpunkt der letzten Achse eines Kraftfahrzeugs und dem Mittelpunkt der ersten Achse eines Anhängers -ausgenommen Sattelkraftfahrzeuge - muß mindestens 3,0 m, bei land- oder forstwirtschaftlichen Zügen sowie bei Zügen, die aus Zugfahrzeugen und Anhänger-Arbeitsmaschinen bestehen, 2,50 m betragen. Dies gilt nicht für Züge, bei denen das zulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs nicht mehr als 7,5 t oder des Anhängers nicht mehr als 3,5 t beträgt."

b) In Absatz 4 Satz 1 werden die Worte "- bei Sattelzugmaschinen und bei Sattelanhängern auch die zulässige Aufliegebelast - " durch die Worte " - bei Sattelzugmaschinen auch die zulässige Aufliegebelast und bei Sattelanhängern auch die zulässige Sattelast - " ersetzt.

14. § 35a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird aufgehoben.

b) In den Absätzen 6 und 7 werden jeweils nach den Worten "nicht mehr als 2,8 t" die Worte "und mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h" eingefügt.

## 15. § 35e Abs. 5 wird wie folgt gefaßt:

"(5) Fahrgasttüren in Kraftomnibussen mit mehr als 16 Fahrgastplätzen müssen beim Einmannbetrieb entweder vom Sitz des Fahrzeugführers aus geöffnet und geschlossen oder automatisch betätigt werden können. Es muß sichergestellt sein, daß beim Schließen der fremdkraftbetätigten Fahrgasttüren Personen nicht eingeklemmt werden können; Einrichtungen, die zur Vermeidung eines nicht nur kurzzeitigen Einklemmens Anspannkräfte benötigen, die die Fahrgäste nicht gefährden, sind zulässig. Wird die im direkten Einflußbereich und Sichtfeld des Fahrzeugführers gelegene Fahrgasttür vom Fahrzeugführer betätigt, genügt die Anbringung von Schutzleisten mit ausreichender Breite und Nachgiebigkeit an den Hauptschließkanten. Sind die Kraftomnibusse mit mehr als zwei Fahrgasttüren ausgerüstet, dürfen nur die beiden vorderen Fahrgasttüren vom Sitz des Fahrzeugführers aus betätigt werden können. Die übrigen Fahrgasttüren, insbesondere in angelenkten Teilen der Gelenkomnibusse, müssen automatisch betätigt werden können. Der Fahrzeugführer muß von seinem Sitz aus - zum Beispiel über Spiegel - das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste mindestens im Bereich der von ihm betätigten Fahrgasttüren beobachten können. Der geschlossene Zustand aller Fahrgasttüren muß dem Fahrzeugführer sinnfällig angezeigt werden. Durch bauliche Maßnahmen muß sichergestellt sein, daß eine Gefährdung von Personen innerhalb und außerhalb des Kraftomnibusses durch sich öffnende und schließende Türen nicht zu erwarten ist."

## 16. § 35g Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

"(1) In Kraftomnibussen muß mindestens ein Feuerlöscher mit einer Füllmasse von 6 kg in betriebsfertigem Zustand mitgeführt werden. Zulässig sind nur Feuerlöscher, die mindestens für die Brandklassen

- A: Brennbare feste Stoffe (flammen- und glutbildend),
- B: Brennbare flüssige Stoffe (flammenbildend) und
- C: Brennbare gasförmige Stoffe (flammenbildend)

amtlich zugelassen sind."

17. Dem § 35h wird folgender Absatz 4 angefügt:

"(4) Die Normblätter sind im Beuth Verlag GmbH,  
Postfach 11 45, 1000 Berlin 30, erschienen und beim  
Deutschen Patentamt archivmäßig gesichert niedergelegt."

18. Folgender § 41a wird eingefügt:

"§ 41a

Druckgasanlagen und Druckbehälter

(1) Für in Fahrzeuge eingebaute Druckgasbehälter gilt  
die Druckbehälterverordnung vom 27. Februar 1980 (BGBl. I  
S. 184).

(2) Andere zum Betrieb von Fahrzeugen mit Flüssiggas  
notwendige Einrichtungen, die nicht der Druckbehälter-  
verordnung unterliegen, müssen so angeordnet und beschaffen  
sein, daß ein sicherer Betrieb gewährleistet ist.

(3) Druckbehälter für Druckluftbremsanlagen müssen in sinn-  
gemäßer Anwendung der Druckbehälterverordnung geprüft und  
gekennzeichnet sein. "

19. Die Überschrift des § 42 wird wie folgt gefaßt:

"Anhängelast hinter Kraftfahrzeugen und Leergewicht"

20. § 43 wird wie folgt geändert:

a) dem Absatz 2 wird folgender Satz 2 eingefügt:

"An selbstfahrenden Arbeitsmaschinen darf diese  
Einrichtung hinten angeordnet sein."

b) Absatz 4 Satz 2 Nr. 1 wird aufgehoben. Die Nummern 2 bis 5  
werden Nummern 1 bis 4.

21. § 45 Abs. 1 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

"Sie müssen bei doppeltem Betriebsüberdruck, mindestens aber bei einem Überdruck von 0,3 bar dicht sein."

22. In § 46 Abs. 4 Satz 2 werden die Worte "oder durch Überdruck im Kraftstoffbehälter" gestrichen.

23. § 47 Abs. 1 und 2 werden wie folgt gefaßt:

" (1) Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor (Ottomotor) oder Selbstzündungsmotor (Dieselmotor, Kompressionszündungsmotor), auf die sich die Anlage XIV bezieht, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens bei verschiedenen Betriebszuständen den Vorschriften der Anlage XIV über die Prüfung Typ I entsprechen.

Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor müssen hinsichtlich der Kurbelgehäuseentlüftung die Vorschriften der Anlage XIV über die Prüfung Typ III erfüllen; sie müssen ferner hinsichtlich des Gehalts an Kohlenmonoxid im Abgas bei Leerlauf im Verfahren zur Erteilung einer Betriebserlaubnis den Anforderungen der Anlage XIV über die Prüfung Typ II, sonst der Anlage XI genügen.

(2) Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (Dieselmotor), auf die sich Anlage XV bezieht, müssen hinsichtlich der Emission verunreinigender Stoffe (feste Bestandteile-Dieselrauch) im Abgas den Vorschriften der Anlage XV entsprechen. Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (Dieselmotor), auf die sich Anlage XVI bezieht, müssen hinsichtlich der Emission verunreinigender Stoffe (feste Bestandteile - Dieselrauch) im Abgas den Vorschriften der Anlage XV oder XVI entsprechen."

24. § 49 wird wie folgt gefaßt:

"§ 49

Geräuscentwicklung und  
Schalldämpferanlage

- (1) Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger müssen so beschaffen sein, daß die Geräuscentwicklung das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt.
- (2) Die in den Anlagen XVIII, XIX oder XX bezeichneten Kraftfahrzeuge - ausgenommen elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge - müssen hinsichtlich des zulässigen Geräuschpegels und der Schalldämpferanlage den Vorschriften der jeweiligen Anlagen entsprechende Kraftfahrzeuge, auf die sich die Anlage XIX bezieht, entsprechen den Anforderungen auch, wenn sie der Anlage XVIII genügen.
- (3) Kraftfahrzeuge, die den Vorschriften der Anlage XXI entsprechen, gelten als lärmarme Fahrzeuge.

(4) Besteht Anlaß zu der Annahme, daß ein Fahrzeug den Anforderungen der Absätze 1 bis 2 nicht entspricht, so ist der Führer des Fahrzeugs auf Weisung einer zuständigen Person verpflichtet, den Schallpegel im Nahfeld feststellen zu lassen. Liegt die Meßstelle nicht in der Fahrtrichtung des Fahrzeugs, so besteht die Verpflichtung nur, wenn der zurückzulegende Umweg nicht mehr als 6 km beträgt. Nach der Messung ist dem Führer eine Bescheinigung über das Ergebnis der Messung zu erteilen. Die Kosten der Messung fallen dem Halter des Fahrzeugs zur Last, wenn eine zu beanstandende Überschreitung des für das Fahrzeug zulässigen Geräuschpegels festgestellt wird."

...

25. § 49a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 4 wird wie folgt gefaßt:

"Lichttechnische Einrichtungen an Kraftfahrzeugen und Anhängern, auf die sich die Richtlinie 76/756/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 262 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 84/8/EWG der Kommission vom 14. Dezember 1983 (ABl. EG Nr. L 9 S. 24) bezieht, müssen innerhalb der in dieser Richtlinie angegebenen Winkel und unter den dort genannten Anforderungen sichtbar sein."

b) Absatz 8 wird wie folgt gefaßt:

"(8) Für alle am Kraftfahrzeug oder Zug angebrachten Scheinwerfer und Signalleuchten muß eine ausreichende elektrische Energieversorgung unter allen üblichen Betriebsbedingungen ständig sichergestellt sein."

c) Folgender Absatz 11 wird angefügt:

"(11) Für die Bestimmung der "leuchtenden Fläche", der "Lichtaustrittsfläche" und der "Winkel der geometrischen Sichtbarkeit" gelten die Begriffsbestimmungen in Anhang I der Richtlinie 76/756/EWG des Rates."

...

26. § 50 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

"(3) Scheinwerfer müssen einstellbar und so befestigt sein, daß sie sich nicht unbeabsichtigt verstellen können.

Bei Scheinwerfern für Abblendlicht darf der niedrigste Punkt der Spiegelkante nicht unter 500 mm und der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht höher als 1200 mm über der Fahrbahn liegen. Satz 2 gilt nicht für

1. Fahrzeuge des Straßendienstes, die von den öffentlichen Verwaltungen oder in deren Auftrag verwendet werden,
2. selbstfahrende Arbeitsmaschinen und land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, deren Bauart eine vorschriftsmäßige Anbringung der Scheinwerfer nicht zuläßt und die bei eingeschalteten Scheinwerfern mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h betrieben werden (Betriebsvorschrift)."

b) Absatz 6 Sätze 3 und 4 werden wie folgt gefaßt:

"Liegt der höchste Punkt der leuchtenden Fläche der Scheinwerfer (Absatz 3 Satz 2) mehr als 1200 mm über der Fahrbahn, so darf die Beleuchtungsstärke unter den gleichen Bedingungen oberhalb einer Höhe von 1000 mm 1 lx nicht übersteigen. Bei Scheinwerfern, deren Anbringungshöhe 1400 mm übersteigt, darf die Hell-Dunkel-Grenze 15 m vor dem Scheinwerfer nur halb so hoch liegen wie die Scheinwerfermitte."

c) Absatz 6a wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Worte "und für Kleinkraft-  
räder" gestrichen und die Zahl "40" durch die  
Zahl "25" ersetzt.

bb) Folgender Satz 4 wird eingefügt:

"Die Sätze 1 bis 3 gelten auch für Kleinkrafträder  
und andere Fahrräder mit Hilfsmotor, wenn eine ausreichende  
elektrische Energieversorgung der Beleuchtungs- und  
Lichtsignaleinrichtungen nur bei Verwendung von Schein-  
werfern für Dauerabblendlicht nach den Sätzen 2 und 5  
sichergestellt ist."

...

27. § 51 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

**"Begrenzungsleuchten, vordere Rückstrahler, Spurhalteleuchten"**

b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Worte "äußere Rand der Lichtaustrittsfläche" durch die Worte **"äußerste Punkt der leuchtenden Fläche"** ersetzt.

bb) In Satz 3 werden die Worte "äußeren Randes der Lichtaustrittsfläche" durch die Worte **"äußersten Punktes der leuchtenden Fläche"** ersetzt.

cc) Satz 8 wird wie folgt gefaßt:

**"Begrenzungsleuchten an einachsigen Zug- oder Arbeitsmaschinen sind nicht erforderlich, wenn sie von Fußgängern an Holmen geführt werden oder ihre durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit 30 km/h nicht übersteigt und der Abstand des äußersten Punktes der leuchtenden Fläche der Scheinwerfer von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses nicht mehr als 400 mm beträgt."**

c) Die Absätze 2 und 3 werden durch folgende Absätze 2 und 3 ersetzt:

**"(2) Anhänger, deren äußerster Punkt des Fahrzeugumrisses mehr als 400 mm über den äußersten Punkt der leuchtenden Fläche der Begrenzungsleuchten des Zugfahrzeugs hinausragt, müssen an der Vorderseite durch zwei Begrenzungsleuchten kenntlich gemacht werden. Andere Anhänger dürfen an der Vorderseite mit zwei Begrenzungsleuchten ausgerüstet sein. An allen Anhängern dürfen an der Vorderseite zwei nicht dreieckige weiße Rückstrahler angebracht sein. Der äußerste Punkt der leuchtenden Fläche der Begrenzungsleuchten und der äußerste Punkt der leuchtenden Fläche der Rückstrahler dürfen nicht mehr als 150 mm, bei land- oder forstwirtschaftlichen**

Anhängern nicht mehr als 400 mm, vom äußersten Punkt des Fahrzeugumrisses des Anhängers entfernt sein.

(3) Der niedrigste Punkt der leuchtenden Fläche der Begrenzungsleuchten darf nicht weniger als 350 mm und ihr höchster Punkt der leuchtenden Fläche nicht mehr als 1500 mm über der Fahrbahn liegen. Läßt die Bauart des Fahrzeugs eine solche Anbringung nicht zu, so dürfen die Begrenzungsleuchten höher angebracht sein, jedoch nicht höher als 2100 mm. Bei den vorderen Rückstrahlern darf der niedrigste Punkt der leuchtenden Fläche nicht weniger als 350 mm und ihr höchster Punkt der leuchtenden Fläche nicht mehr als 900 mm über der Fahrbahn liegen. Läßt die Bauart des Fahrzeugs eine solche Anbringung nicht zu, so dürfen die Rückstrahler höher angebracht sein, jedoch nicht höher als 1500 mm."

d) Absatz 2, a wird Absatz 4.

28. § 51a wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 werden folgende Sätze 7 und 8 eingefügt:

"Krankenfahrstühle müssen an den Längsseiten mit mindestens je einem gelben Rückstrahler ausgerüstet sein, der nicht höher als 600 mm, jedoch so tief wie möglich angebracht sein muß. Diese Rückstrahler dürfen auch an den Speichen der Räder angebracht sein."

b) In Absatz 2 werden in Nummer 1 das Wort "und" durch einen Bindestrich, in Nummer 2 der Punkt durch das Wort "und" ersetzt und folgende Nummer 3 eingefügt:

"3. an Fahrgestellen, die zur Vervollständigung überführt werden."

c) In Absatz 5 wird das Wort "Rädern" durch das Wort "Reifen" ersetzt und nach dem Wort "Krafträdern" werden die Worte "und Krankenfahrstühlen" eingefügt.

29. § 51b wird wie folgt gefaßt:

"§ 51b

Umrißleuchten

(1) Umrißleuchten sind Leuchten, die die Breite über alles eines Fahrzeugs deutlich anzeigt. Sie sollen bei bestimmten Fahrzeugen die Begrenzungs- und Schlußleuchten ergänzen und die Aufmerksamkeit auf besondere Fahrzeugumrisse lenken.

(2) Fahrzeuge mit einer Breite von mehr als 2,10 m müssen und Fahrzeuge mit einer Breite von mehr als 1,80 m aber nicht mehr als 2,10 m dürfen auf jeder Seite mit einer nach vorn wirkenden weißen und einer nach hinten wirkenden roten Umrißleuchte ausgerüstet sein. Diese Leuchten müssen möglichst nahe dem äußersten Punkt der Breite über alles und so hoch, wie es mit den Anforderungen der Anbringung in Richtung der Breite und der Symmetrie der Leuchten vereinbar ist, angebracht werden. Die Leuchten einer Fahrzeugseite dürfen zu einer Leuchte zusammengefaßt sein. In allen Fällen muß der Abstand zwischen den leuchtenden Flächen dieser Leuchten und der Begrenzungsleuchte oder Schlußleuchte auf der gleichen Fahrzeugseite mehr als 200 mm betragen.

(3) Umrißleuchten sind nicht erforderlich an

1. land- oder forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen und ihren Anhängern und
2. allen Anbaugeräten und Anhängengeräten hinter land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen.

(4) Werden Umrißleuchten an Fahrzeugen angebracht, für die sie nicht vorgeschrieben sind, müssen sie den Vorschriften der Absätze 1 bis 3 entsprechen.

(5) Umrißleuchten dürfen nicht an Fahrzeugen und Anbaugeräten angebracht werden, deren Breite über alles nicht mehr als 1,80 m beträgt."

...

30. Folgender § 51c wird eingefügt:

" § 51c

Parkleuchten, Park-Warntafeln

- (1) Parkleuchten und Park-Warntafeln zeigen die seitliche Begrenzung eines geparkten Fahrzeugs innerhalb geschlossener Ortschaften an.
- (2) An Kraftfahrzeugen, Anhängern und Zügen dürfen angebracht sein:
  1. eine nach vorn wirkende Parkleuchte für weißes Licht und eine nach hinten wirkende Parkleuchte für rotes Licht für jede Fahrzeugseite oder
  2. eine Begrenzungsleuchte und eine Schlußleuchte oder
  3. eine abnehmbare Parkleuchte für weißes Licht für die Vorderseite und eine abnehmbare Parkleuchte für rotes Licht für die Rückseite oder
  4. je eine Park-Warntafel für die Vorderseite und die Rückseite des Fahrzeugs oder Zuges mit je 100 mm breiten unter 45° nach außen und unten verlaufenden roten und weißen Streifen.

An Fahrzeugen, die nicht breiter als 2000 mm und nicht länger als 6000 mm sind, dürfen sowohl die Parkleuchten nach Nummer 1 einer jeden Fahrzeugseite als auch die nach Nummer 3 zu einem Gerät vereinigt sein.

(3) Die Leuchten nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 1 und 3 und Satz 2 müssen so am Fahrzeug angebracht sein, daß der unterste Punkt der leuchtenden Fläche mehr als 350 mm und der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht mehr als 1500 mm von der Fahrbahn entfernt sind. Der äußerste Punkt der leuchtenden Fläche der Leuchten darf vom äußersten Punkt des Fahrzeugumrisses nicht mehr als 400 mm entfernt sein.

(4) Die Leuchten nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 müssen während des Betriebs am Bordnetz anschließbar oder mit aufladbaren Stromquellen ausgerüstet sein, die im Fahrbetrieb ständig am Bordnetz angeschlossen sein müssen.

(5) Park-Warntafeln, deren wirksame Teile nur bei parkenden Fahrzeugen sichtbar sein dürfen, müssen auf der dem Verkehr zugewandten Seite des Fahrzeugs oder Zuges möglichst niedrig und nicht höher als 1000 mm (höchster Punkt der leuchtenden Fläche) so angebracht sein, daß sie mit dem Umriß des Fahrzeugs, Zuges oder der Ladung abschließen. Abweichungen von nicht mehr als 100 mm nach innen sind zulässig. Rückstrahler und amtliche Kennzeichen dürfen durch Park-Warntafeln nicht verdeckt werden."

31. § 52 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Ein Suchscheinwerfer für weißes Licht ist zulässig. Die Leistungsaufnahme darf nicht mehr als 35 W betragen. Er darf nur zugleich mit den Schlußleuchten und der Kennzeichenbeleuchtung einschaltbar sein."

b) In Absatz 7 Satz 1 Nr. 8 wird der Punkt durch einen Beistrich ersetzt und nach Nummer 8 folgende Nummer 9 eingefügt:

"9. Fahrzeuge für den Transport austauschbarer Ladungsträger."

c) Folgende Absätze 8 und 9 werden angefügt:

"(8) Türsicherungsleuchten für rotes Licht, die beim Öffnen der Fahrzeugtüren nach rückwärts leuchten, sind zulässig; für den gleichen Zweck dürfen auch rote rückstrahlende Mittel verwendet werden."

(9) Vorzeltleuchten an Wohnwagen und Wohnmobilen sind zulässig. Sie dürfen nicht während der Fahrt benutzt und nur dann eingeschaltet werden, wenn nicht zu erwarten ist, daß sie Verkehrsteilnehmer auf öffentlichen Straßen blenden."

32. Folgender § 52a wird eingefügt:

"§ 52a

Rückfahrscheinwerfer

(1) Der Rückfahrscheinwerfer ist eine Leuchte, die die Fahrbahn hinter dem Fahrzeug ausleuchtet und anderen Verkehrsteilnehmern anzeigt, daß das Fahrzeug rückwärts fährt oder zu fahren beginnt.

(2) Kraftfahrzeuge müssen hinten mit einem oder zwei Rückfahrscheinwerfern für weißes Licht ausgerüstet sein.

An Anhängern sind hinten ein oder zwei Rückfahrscheinwerfer zulässig. Der niedrigste Punkt der leuchtenden Fläche darf nicht weniger als 250 mm und der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht mehr als 1 200 mm über der Fahrbahn liegen.

(3) Rückfahrscheinwerfer dürfen nur bei eingelegtem Rückwärtsgang leuchten können, wenn die Einrichtung zum Anlassen oder Stillsetzen des Motors sich in der Stellung befindet, in der der Motor arbeiten kann. Ist eine der beiden Voraussetzungen nicht gegeben, so dürfen sie nicht eingeschaltet werden können oder eingeschaltet bleiben.

(4) Anbau-Rückfahrscheinwerfer müssen, soweit nicht über eine Bauartgenehmigung eine andere Ausrichtung vorgeschrieben ist, so geneigt sein, daß sie die Fahrbahn auf nicht mehr als 10 m hinter dem Fahrzeug beleuchten.

(5) Rückfahrscheinwerfer sind nicht erforderlich an

1. Krafträdern,
2. land- oder forstwirtschaftlichen Zug- oder Arbeitsmaschinen,
3. einachsigen Zugmaschinen,
4. Arbeitsmaschinen,
5. Krankenfahrstühlen.

(6) Werden Rückfahrscheinwerfer an Fahrzeugen angebracht, für die sie nicht vorgeschrieben sind, müssen sie den Vorschriften der Absätze 2 bis 4 entsprechen."

33. § 53 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 werden wie folgt gefaßt:

"(1) Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger müssen hinten mit ~~zwei~~ ausreichend wirkenden Schlußleuchten für rotes Licht ausgerüstet sein. Der niedrigste Punkt der leuchtenden Fläche der Schlußleuchten darf nicht tiefer als 350 mm, bei Krafträdern nicht tiefer als 250 mm, und der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht höher als 1 500 mm, bei Arbeitsmaschinen und land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen nicht höher als 1 900 mm über der Fahrbahn liegen. Wenn die Form des Aufbaus die Einhaltung dieser Maße nicht zuläßt, darf der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht höher als 2 100 mm über der Fahrbahn liegen. Die Schlußleuchten müssen möglichst weit voneinander angebracht, der äußerste Punkt der leuchtenden Fläche darf nicht mehr als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt sein. Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger dürfen mit ~~zwei~~ zusätzlichen, höher als 1 550 mm über der Fahrbahn angebrachten Schlußleuchten, Krafträder ohne Beiwagen brauchen nur mit einer Schlußleuchte ausgerüstet zu sein. Vorgeschriebene Schlußleuchten dürfen an einer gemeinsamen Sicherung nicht angeschlossen sein.

(2) Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger müssen hinten mit ~~zwei~~ ausreichend wirkenden Bremsleuchten für rotes Licht ausgerüstet sein, die nach rückwärts die Betätigung der Betriebsbremse, bei Fahrzeugen nach § 41 Abs. 7 der mechanischen Bremse, anzeigen. Bremsleuchten, die in der Nähe der Schlußleuchten angebracht oder damit zusammengebaut sind, müssen stärker als diese leuchten. Bremsleuchten sind nicht erforderlich an

1. Krafträdern mit oder ohne Beiwagen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h,

2. Krankenfahrstühlen und

3. Anhängern hinter Fahrzeugen nach Nummer 1 und Nummer 2.

Bremsleuchten an Fahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben sind, müssen den Vorschriften dieses Absatzes entsprechen. An Krafträdern ohne Beiwagen ist nur eine Bremsleuchte zulässig. Der niedrigste Punkt der leuchtenden Fläche der Bremsleuchten darf nicht tiefer als 350 mm und der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht höher als 1550 mm über der Fahrbahn liegen. An Fahrzeugen des Straßendienstes, die von öffentlichen Verwaltungen oder in deren Auftrag verwendet werden, darf der höchste Punkt der leuchtenden Fläche der Bremsleuchten höher als 1550 mm über der Fahrbahn liegen. An Arbeitsmaschinen und land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen darf der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht höher als 1900 mm und, wenn die Form des Aufbaus die Einhaltung dieses Maßes nicht zuläßt, nicht höher als 2100 mm über der Fahrbahn liegen. Mehrspurige Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger dürfen mit zwei zusätzlichen, höher als 1 000 mm über der Fahrbahn liegenden, innen oder außen am Fahrzeug fest angebrachten Bremsleuchten ausgerüstet sein, die abweichend von Satz 6 auch höher als 1550 mm über der Fahrbahn angebracht sein dürfen."

b) Absatz 3 wird aufgehoben.

...

c) Absatz 4 Satz 3 wird wie folgt gefaßt:

"Der äußerste Punkt der leuchtenden Fläche der Rückstrahler darf nicht mehr als 400 mm vom äußersten Punkt des Fahrzeugumrisses und ihr höchster Punkt der leuchtenden Fläche nicht mehr als 900 mm von der Fahrbahn entfernt sein."

d) Im Absatz 5 Satz 1 wird das Wort "möglichst" gestrichen.

e) Absatz 8 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort "Abschleppwagen" die Worte "oder Abschleppachsen" eingefügt.

bb) In Satz 2 wird das Wort "Abschleppwagen" durch die Worte "abschleppenden Fahrzeug" ersetzt.

f) Folgender Absatz 9 wird eingefügt:

"(9) Schlußleuchten, Bremsleuchten und rote Rückstrahler - ausgenommen zusätzliche Bremsleuchten und zusätzliche Schlußleuchten - dürfen nicht an beweglichen Fahrzeugteilen angebracht werden. Das gilt nicht für lichttechnische Einrichtungen, die nach § 49a Abs. 9 und 10 abnehmbar sein dürfen."

34. Dem § 53a Abs. 3 wird folgender Satz 2 angefügt:

"Sie müssen der Nummer 20 der Technischen Anforderungen an Fahrzeugteile bei der Bauartprüfung nach § 22a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Verkehrsblatt 1973 S. 558) entsprechen."

...

## 35. § 54 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz 1a wird eingefügt:

"(1a) Die nach hinten wirkenden Fahrtrichtungsanzeiger dürfen nicht an beweglichen Fahrzeugteilen angebracht werden. Die nach vorn wirkenden Fahrtrichtungsanzeiger und die zusätzlichen seitlichen Fahrtrichtungsanzeiger dürfen an beweglichen Fahrzeugteilen angebaut sein, wenn diese Teile nur eine Normallage (Betriebsstellung) haben. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Fahrtrichtungsanzeiger, die nach § 49a Abs. 9 und 10 abnehmbar sein dürfen."

b) In Absatz 2 Satz 1 werden nach den Worten "an Kraft-  
rädern" die Worte "und für seitliche Zusatzblinkleuchten"  
eingefügt.

c) Nach Absatz 4 Nr. 3 wird der Punkt durch einen Beistrich ersetzt und folgende Nummer 4 eingefügt:

"4. an Kraftomnibussen, die für die Schülerbeförderung  
besonders eingesetzt sind,  
an der Rückseite zwei zusätzliche Blinkleuchten,  
die so hoch und so weit außen wie möglich angeordnet  
sein müssen. Die zusätzlichen Blinkleuchten sind  
nicht erforderlich, wenn die vorgeschriebenen Blink-  
leuchten bereits entsprechend angeordnet sind."

## 36. § 55 Abs. 6 wird wie folgt gefaßt:

"(6) Fahrräder mit Hilfsmotor mit einer durch die Bauart  
bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h  
müssen mit mindestens einer helltönenden Glocke ausgerüstet  
sein. Radlaufglocken und andere Einrichtungen für Schall-  
zeichen sind nicht zulässig."

37. § 55a wird wie folgt gefaßt:

§ 55a

Funkentstörung

(1) Die Zündanlagen von Fremdzündungsmotoren in Kraftfahrzeugen und elektrisch angetriebene Fahrzeuge müssen funkentstört sein. Sie gelten als funkentstört, wenn sie DIN 57 879 Teil 1 / VDE 0879 Teil 1/6.79 (VDE-Bestimmung) Abschnitt 4.1, 4.2, 4.31 und 4.4 entsprechen. Bei Kraftfahrzeugen mit Zündanlagen für Fremdzündungsmotoren, die zu keinem genehmigten Typ gehören (§ 21), genügt die Einhaltung des Abschnitts 4.5 der VDE-Bestimmung.

(2) Die Funkentstörausrüstung im Hochspannungsleitungsweg eines bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugs darf nur durch Teile verändert werden, die mit dem Funkschutzzeichen gekennzeichnet sind.

(3) Die VDE-Bestimmung ist im VDE-Verlag, Bismarckstr. 33, 1000 Berlin 12 und im Beuth-Verlag GmbH in 1000 Berlin 30, erschienen und beim Deutschen Patentamt archivmäßig gesichert niedergelegt."

38. § 57a Abs. 3 wird wie folgt gefaßt:

"(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht, wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 164 S. 1), zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 1979 (Abl. EG vom 19. November 1979 S. 17), ausgerüstet ist. Das Kontrollgerät ist nach den Artikeln 15 bis 18 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 zu betreiben; dies gilt nicht für Kraftomnibusse, wenn sie im Linienverkehr eingesetzt sind und das Kontrollgerät entsprechend Absatz 2 betrieben wird. Anstelle der Namen der Führer kann in diesem Fall das amtliche Kennzeichen oder die Betriebsnummer des jeweiligen Fahrzeugs eingetragen werden."

39. § 59 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nr. 4 wird wie folgt gefaßt:

"4. Fahrzeug-Identifizierungsnummer (VIN),"

b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

"Die Fahrzeug-Identifizierungsnummer nach der Norm DIN ISO 3779, Ausgabe Februar 1977, oder nach der Richtlinie 76/114/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Schilder, vorgeschriebene Angaben, deren Lage und Anbringungsart an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (ABl. EG Nr. L 24 S. 1), geändert durch die Richtlinie 78/507/EWG der Kommission vom 19. Mai 1978 (ABl. EG Nr. L 155 S. 31), muß 17 Stellen haben; andere Fahrzeug-Identifizierungsnummern dürfen nicht mehr als 14 Stellen haben."

c) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

"(4) Das Normblatt ist im Beuth Verlag GmbH, Postfach 1145, 1000 Berlin 30, erschienen und beim Deutschen Patentamt archivmäßig gesichert niedergelegt."

40. In § 60 wird folgender Absatz 5a eingefügt:

"( 5a) Kennzeichen und Kennzeichen-Beleuchtungseinrichtungen an beweglichen Fahrzeugteilen sind zulässig, wenn das bewegliche Fahrzeugteil nur eine Normallage für die Straßenfahrt hat, ferner ohne Rücksicht auf dieses Erfordernis, wenn es sich um Kennzeichen und Kennzeichen-Beleuchtungseinrichtungen handelt, die nach § 49a Abs. 9 und 10 abnehmbar sein dürfen."

41. § 61 wird aufgehoben.

42. § 67 Abs. 9 wird wie folgt gefaßt:

"(9) Der Scheinwerfer und die Schlußleuchte nach Absatz 4 dürfen nur zusammen einschaltbar sein. Eine Schaltung, die selbsttätig bei geringer Geschwindigkeit von Lichtmaschinenbetrieb auf Batteriebetrieb umschaltet (Standbeleuchtung), ist zulässig; in diesem Fall darf auch die Schlußleuchte allein leuchten

...

43. § 69a wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 2 wird nach Nummer 10 folgende Nummer 10a. eingefügt:

"10a. entgegen § 23 Abs. 6 Satz 1 die Verwendung eines Kraftfahrzeugs zur Personenbeförderung nicht oder nicht rechtzeitig schriftlich anzeigt oder entgegen Satz 2 den Fahrzeugschein nicht vorlegt,".

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 3 erhält folgende Fassung:

"3. der §§ 32a, 42 Abs. 2 Satz 1 über das Mitführen von Anhängern, des § 33 Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 Nr. 1 oder 6 über das Schleppen von Fahrzeugen, des § 43 Abs. 1 Satz 1 bis 3, Abs. 2 Satz 1, Abs. 3, 4 Satz 1 oder 3 über Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen oder des § 44 Abs. 1, 2 Satz 1 oder Abs. 3 über Stützeinrichtungen und Stützlast von Fahrzeugen,".

bb) Nummer 4 erhält folgende Fassung:

"4. des § 34 Abs. 2 Satz 1, 2, Abs. 3 Satz 1, 2, 4 oder 6 über die zulässigen Achslasten und Gesamtgewichte, des § 34 Abs. 4 Satz 1 über die Beschriftung, des § 34 Abs. 6 oder 7 über Gleiskettenfahrzeuge oder des § 42 Abs. 1 oder Abs. 2 Satz 2 über die zulässige Anhängelast;".

cc) Nummer 7 erhält folgende Fassung:

"7. des § 35a Abs. 1, 2 oder 5 über Anordnung und Beschaffenheit der Sitze im Fahrzeug, des Betätigungsraums für den Fahrzeugführer oder der Einrichtungen zum Führen des Fahrzeugs,

des § 35a Abs. 4 Satz 1 über Sitz, Handgriff und Fußstützen für Beifahrer auf Krafträdern,  
des § 35 a Abs. 6 Satz 1 über Verankerungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten oder  
des § 35 a Abs. 7 Satz 1 oder 2 über Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme,".

dd) Nummern 7 b und 7 c erhalten folgende Fassung:

" 7b. des § 35 c über Heizung und Belüftung, des § 35d über Einrichtungen zum Auf- und Absteigen, über die Beschaffenheit der Fußböden sowie über die Beschaffenheit der Übergänge in Gelenkfahrzeugen, des § 35 e Abs. 1 bis 4, 5 Satz 1, 2, 4 bis 7 oder 8 über Türen und Türeinrichtungen oder des § 35 f Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 3 über Notausstiege in Kraftomnibussen;

7c. des § 35 g Abs. 1 oder 2 über Feuerlöscher in Kraftomnibussen oder des § 35 h Abs. 1 bis 3 über Erste-Hilfe-Material in Kraftfahrzeugen;".

ee) Nach Nummer 13 wird folgende Nummer 13 a eingefügt:

" 13a. des § 47a Abs. 2 über die Gewährleistung des sicheren Betriebes von Flüssiggaseinrichtungen in Fahrzeugen;".

ff) Nummer 14 erhält folgende Fassung:

" 14. des § 45 Abs. 1, 2 Satz 1 oder Abs. 3 über Kraftstoffbehälter oder des § 46 über Kraftstoffleitungen;".

gg) Nummer 17 erhält folgende Fassung:

" 17. des § 49 Abs. 1 oder 2 Satz 1 über die Geräuscentwicklung oder die Schalldämpferanlage;".

**hh) Nummer 18 erhält folgende Fassung:**

"18. des § 49 a Abs. 1 bis 6, 8, 9 Satz 2 oder Abs. 10 Satz 1 über die allgemeinen Bestimmungen für lichttechnische Einrichtungen;"

**ii) Nach** Nummer 18 werden folgende Nummern 18a, 18b, 18c, 18d, 18e, 18f und 18g angefügt:

- 18a. des § 50 Abs. 1, 2 Satz 1, 6, 7, Abs. 3 Satz 1, 2, Abs. 5, 6 Satz 1, 3 bis 6 oder Abs. 6 a Satz 2 bis 5 über Scheinwerfer für Fern- oder Abblendlicht;
- 18b. des § 51 Abs. 1 Satz 1, 4 bis 6, Abs. 2 Satz 1, 4 oder Abs. 3 über Begrenzungsleuchten oder vordere Rückstrahler;
- 18c. des § 51 a Abs. 1 Satz 1 bis 7, Abs. 3 Satz 1 oder Abs. 4 Satz 2 über die seitliche Kenntlichmachung von Fahrzeugen oder des § 51 b Abs. 2 Satz 1, 2, 4, Abs. 4 oder 5 über Umrißleuchten;
- 18d. des § 51c Abs. 3 bis 5 Satz 1 oder 3 über Parkleuchten oder Park-Warntafeln;
- 18e. des § 52 Abs. 1 Satz 2 bis 5 über Nebelscheinwerfer, des § 52 Abs. 2 Satz 2 oder 3 über Suchscheinwerfer, des § 52 Abs. 5 Satz 2 über besondere Beleuchtungseinrichtungen an Krankenkraftwagen, des § 52 Abs. 7 Satz 2 oder 3 über Arbeitsscheinwerfer oder des § 52 Abs. 9 Satz 2 über Vorzeltleuchten an Wohnwagen oder Wohnmobilen;
- 18f. des § 52 a Abs. 2 Satz 1 oder 3, Abs. 3, 4 oder 6 über Rückfahrscheinwerfer;
- 18g. des § 53 Abs. 1 Satz 1 bis 4 oder 6 über Schlußleuchten, des § 53 Abs. 2 Satz 1, 2 oder 4 bis 6 über Bremsleuchten, des § 53 Abs. 4 Satz 1 bis 4 oder 6 über Rückstrahler, des § 53 Abs. 5 Satz 1 oder 2 über die Anbringung von Schlußleuchten, Bremsleuchten und Rückstrahlern oder Satz 3 über die Kenntlichmachung

von nach hinten hinausragenden Geräten, des § 53 Abs. 6 Satz 2 über Schlußleuchten an Anhängern hinter einachsigen Zug- oder Arbeitsmaschinen, des § 53 Abs. 8 über Schlußleuchten, Bremsleuchten, Rückstrahler und Fahrtrichtungsanzeiger an abgeschleppten betriebsunfähigen Fahrzeugen oder des § 53 Abs. 9 Satz 1 über das Verbot der Anbringung von Schlußleuchten, Bremsleuchten oder Rückstrahlern an beweglichen Fahrzeugteilen;".

kk) In Nummer 19 werden die Worte "§ 53a, Abs. 1, 2, 4 oder 5" durch die Worte "§ 53a Abs. 1, 2, 3 Satz 2, Abs. 4 oder 5" ersetzt.

ll) Nummer 20 erhält folgende Fassung:

"20. des § 54 Abs. 1 Satz 1 bis 3, Abs. 1 a Satz 1, Abs. 2, 3, 4 Nr. 1 Satz 1, 4, Nr. 2, 3 Satz 1, Nr. 4 Satz 1 oder Abs. 6 über Fahrtrichtungsanzeiger;".

mm) Nummer 23 erhält folgende Fassung:

"23. des § 55 a Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 über Funkentstörung;".

oo) Nummer 26 erhält folgende Fassung:

"26. des § 58 Abs. 1 Satz 1, 2, 4 oder 5 über Geschwindigkeitsschilder an Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder des § 59 Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 oder Abs. 3 Satz 2 über Fabrik-schilder und Fahrzeug-Identifizierungsnummern;".

pp) Nummer 27 wird gestrichen.

c) In Absatz 4 erhält Nummer 8 folgende Fassung:

"8. des § 67 Abs. 1, 2 Satz 1, 3 oder 4, Abs. 3 Satz 1 bis 3, Abs. 4 Satz 1, 2 oder 5, Abs. 5 Satz 2, Abs. 6, 7 Satz 1 oder 3, Abs. 9 Satz 1 oder Abs. 10 über licht-technische Einrichtungen an Fahrrädern und ihren Beiwagen;".

...

d) In Absatz 5 erhält Nummer 5 a folgende Fassung:

"5a. entgegen § 49 Abs. 4 Satz 1 den Schallpegel im Nahfeld nicht feststellen läßt;".

44. § 72 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 22a Abs. 1 Nr. 6 (Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen) wird eingefügt:

" § 22a Abs. 1 Nr. 9 (Park-Warntafeln) tritt in Kraft am 1. Januar 1986.

Park-Warntafeln, die nicht in amtlich genehmigter Bauart ausgeführt sind, dürfen nur an Fahrzeugen, die vor dem 1. Januar 1990 erstmals in den Verkehr gekommen sind, weiter verwendet werden."

b) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 22a Abs. 1 Nr. 10 (Nebelscheinwerfer) wird eingefügt:

"§ 22a Abs. 1 Nr. 12a (Rückfahrscheinwerfer) tritt in Kraft am 1. Januar 1986.

Rückfahrscheinwerfer, die nicht in amtlich genehmigter Bauart ausgeführt sind, dürfen nur an Kraftfahrzeugen, die vor dem 1. Januar 1987 erstmals in den Verkehr gekommen sind, weiter verwendet werden."

c) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 22a Abs. 3 Nr. 2 (Einrichtungen ausländischer Herkunft) wird eingefügt:

"§ 22a Abs. 3 Nr. 2 (Erkennbarkeit und lichttechnische Einrichtungen für Fahrräder) tritt in Kraft am 1. Januar 1986 für bauartgenehmigungspflichtige Teile, die von diesem Tage an in Gebrauch genommen werden."

- d) In den Übergangsbestimmungen zu § 24 letzter Halbsatz (Inhalt des Anhängerungsverzeichnisses) wird Satz 2 gestrichen.
- e) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 26 Abs. 4 Satz 2 (Angabe des Geburtsortes in der Kartei) wird eingefügt:

"§ 30a ( Änderung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit)

tritt in Kraft

1. für Fahrräder mit Hilfsmotor und für Leichtkrafträder am 1. Januar 1986
2. für andere Kraftfahrzeuge am 1. Januar 1988.

für die von den genannten Tagen an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge."

- f) Die Übergangsbestimmungen zu § 32b (Unterfahrschutz) werden wie folgt gefaßt:

"§ 32b (Unterfahrschutz)

tritt in Kraft am 1. Januar 1987

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge. Für Fahrzeuge, die in der Zeit vom 1. Januar 1975 bis zum 31. Dezember 1986 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 32b in der vor dem ..... (Tag des Inkrafttretens der VO) geltenden Fassung."

- g) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 32b (Unterfahrschutz) wird eingefügt:

"§ 34 Abs. 3 (Mindestabstand der ersten Anhängerachse von der letzten Achse des Zugfahrzeugs)

tritt in Kraft am 1. Januar 1986 für Züge, bei denen ein Einzelfahrzeug von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommt."

- h) Die Übergangsbestimmungen zu § 35a Abs. 3 (Beifahrersitz an Zugmaschinen) werden aufgehoben.

- i) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 35e Abs. 4 (Ein- und Ausstiege bei Kraftomnibussen) wird eingefügt:

"§ 35e Abs. 5 (Türbetätigung und Einklemmschutz)

tritt in Kraft am 1. Januar 1986

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse.

Für die Kraftomnibusse, die vor dem 1. Januar 1986 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 35e Abs. 5 in der vor dem ..... (Tag des Inkrafttretens der VO) geltenden Fassung."

- k) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 41 Abs. 17 (Zweileitungsbremsanlage) wird eingefügt:

"§ 41a (Druckbehälter in Fahrzeugen)

tritt in Kraft am 1. Juli 1985

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge."

- l) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 43 Abs. 2 (Abschlepp-einrichtung hinten) wird eingefügt:

"§ 43 Abs. 4 (nicht selbsttätige Kugelgelenkflächenkupplungen)

sind weiterhin an Fahrzeugen zulässig, die vor dem ..... (Tag des Inkrafttretens der VO) erstmals in den Verkehr gekommen sind."

- m.) Die Übergangsbestimmungen zu § 45 Abs. 3 (Kraftstoffbehälter in Kraftomnibussen) und zu § 46 Abs. 4 (Kraftstoffleitungen und Förderung des Kraftstoffs bei Kraftomnibussen) werden aufgehoben.

- n) Die Übergangsbestimmungen zu § 47 Abs. 1 Satz 1 und Anlage XIV bis § 47 Abs. 1 Satz 2 und Anlage XIV werden wie folgt gefaßt:

"§ 47 Abs. 1 und Anlage XIV (Abgase)

treten in Kraft am ... 3 Monate nach dem Inkrafttreten der VO) für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor und

am 1. Oktober 1986 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor;

jedoch müssen Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, für die nach dem 1. Oktober 1984 eine ABE erteilt wird bzw. ein Nachtrag zu einer ABE im Zusammenhang mit dem Motor oder seiner Schall-dämpferanlage erteilt wird, die Vorschriften der Anlage XIV erfüllen.

Für Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor, die vor diesem Zeitpunkt in den Verkehr gekommen sind, gelten folgende Übergangsbestimmungen:

- 1 Prüfung Typ I (Prüfung der durchschnittlichen Emission von luftverunreinigenden Gasen nach Kaltstart)

a) Kraftfahrzeuge, deren Betriebserlaubnis sich auf Anlage XIII in der vor dem 20. Juli 1972 geltenden Fassung der Verordnung bezieht, gelten insoweit weiterhin als vorschriftsmäßig.

b) Für Kraftfahrzeuge, die

aa) vom 1. Oktober 1970 an auf Grund einer Allgemeinen Betriebserlaubnis oder

bb) vom 20. April 1973 an auf Grund einer Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge

bis zum 30. September 1975 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt die Anlage XIV der Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl I S. 3193).

c) Für Kraftfahrzeuge, die vom 1. Oktober 1975 bis 30. September 1980 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt Anlage XIV in der Fassung der Verordnung vom 16. Juni 1975 (BGBl I S. 1398).

d) Für Kraftfahrzeuge, die vom 1. Oktober 1980 bis zum ..... (3 Monate nach dem Inkrafttreten der VO) erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt Anlage XIV in der Fassung der Verordnung vom 15. Januar 1980 (BGBl I S. 37).

...

- 2 Prüfung Typ II (Prüfung der Emission von Kohlenmonoxid bei Leerlauf)
- a) Für Kraftfahrzeuge, die vom 1. Oktober 1970 bis 30. September 1976 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt die Anlage XIV der Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl I S. 3193).
  - b) Für Kraftfahrzeuge, die vom 1. Oktober 1976 bis zum ..... (3 Monate nach dem Inkrafttreten der VO) erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt die Anlage XIV in der Fassung der Verordnung vom 16. Juni 1975 (BGBl I S. 1398).
- 3 Prüfung Typ III (Prüfung der Gasemissionen aus dem Kurbelgehäuse)
- a) Kraftfahrzeuge, deren Betriebserlaubnis sich auf Anlage XII der vor dem 20. Juli 1972 geltenden Fassung der Verordnung bezieht, gelten insoweit weiterhin als vorschriftsmäßig.
  - b) Für Kraftfahrzeuge, die
    - aa) vom 1. Oktober 1970 an auf Grund einer Allgemeinen Betriebserlaubnis oder
    - bb) vom 20. April 1973 an auf Grund einer Betriebs-  
erlaubnis für Einzelfahrzeuge  
bis zum ..... (drei Monate nach dem Inkrafttreten der VO)  
erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt die  
Anlage XIV der Verordnung in der Fassung der Bekannt-  
machung vom 15. November 1974 (BGBl I S. 3193)."
- o) In der Übergangsbestimmung zu § 47 Abs. 2 Satz 1 und Anlage XV (Prüfung der Emission verunreinigender Stoffe bei Dieselmotoren) wird der Klammerzusatz wie folgt gefaßt:  
"(Prüfung der Emission verunreinigender Stoffe - feste Bestandteile - bei Selbstzündungsmotoren)".

- p ) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 47 Abs. 2 Satz 2 und der Anlage XVI (Prüfung der Emission verunreinigender Stoffe bei Dieselmotoren zum Antrieb von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen) wird eingefügt:

"§ 49 Abs. 2 und Anlage XVIII (Geräuschpegel und Schalldämpferanlagen von Kraftfahrzeugen)

treten in Kraft am 1. Oktober 1985  
für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge. Für Kraftfahrzeuge, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 49 in der vor dem ..... (Tag des Inkrafttretens der VO) geltenden Fassung.

§ 49 Abs. 2 und Anlage XIX (Geräuschpegel von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen)

treten in Kraft am 1. Oktober 1985  
für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen. Für selbstfahrende Arbeitsmaschinen und land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 49 in der vor dem ..... (Tag des Inkrafttretens der VO) geltenden Fassung.

§ 49 Abs. 2 und Anlage XX (Geräuschpegel von Krafträdern)

treten in Kraft am ..... (Tag des Inkrafttretens der VO)  
für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Krafträder. Für Krafträder, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 49 in der vor dem ..... (Tag des Inkrafttretens der VO) geltenden Fassung. Bei Leichtkrafträdern, die vor dem 1. Oktober 1985 erstmals in den Verkehr gekommen sind, genügt die Einhaltung des Grenzwertes von 78 dB (A).

§ 49a Abs. 1 Satz 4 (geometrische Sichtbarkeit)

tritt in Kraft am 1. Januar 1988

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.

§ 49a Abs. 6 (ausreichende elektrische Versorgung)

tritt in Kraft am 1. Januar 1988

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge und Züge.

§ 50 Abs. 3 Satz 2 (Mindestanbauhöhe der Scheinwerfer)

tritt in Kraft am 1. Januar 1988

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge. Für Kraftfahrzeuge, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt

§ 50 Abs. 3 in der vor dem ..... (Tag des Inkrafttretens der VO) geltenden Fassung."

- q) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 50 Abs. 6a (Scheinwerfer an Fahrrädern mit Hilfsmotor und an Kleinkrafträdern bis 40 km/h) wird eingefügt:

"§ 51 Abs. 1 (Begrenzungsleuchten an Elektrokarren)

tritt in Kraft am 1. Januar 1988

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.

§ 51 Abs. 3 (Anbauhöhe der Begrenzungsleuchten und vorderen Rückstrahler)

tritt in Kraft am 1. Januar 1988

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge."

- r) In die Übergangsbestimmungen zu § 51a (seitliche Kennlichmachung) werden nach den Worten "am 1. Januar 1981" die Worte

", für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h am 1. Januar 1989," eingefügt.

- s) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 51a (seitliche Kenntlichmachung) wird eingefügt:

"§ 51a (seitliche Kenntlichmachung von Krankenfahrstühlen)

tritt in Kraft am 1. Januar 1986  
für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr  
kommenden Krankenfahrstühle und am 1. Januar 1987 für  
andere Krankenfahrstühle. Sie dürfen schon vorher entsprechend  
§ 51a ausgerüstet sein.

§ 51b (Umrißleuchten)

tritt in Kraft am 1. Januar 1987  
für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr  
kommenden Fahrzeuge. An Fahrzeugen, die vor dem  
1. Januar 1987 erstmals in den Verkehr kommen, dürfen  
Umrißleuchten angebracht sein und darf der Abstand zwischen  
den leuchtenden Flächen der Umrißleuchte und der Begren-  
zungsleuchte oder Schlußleuchte auf der gleichen Fahrzeug-  
seite auch kleiner als 200 mm sein."

- t) Die Übergangsbestimmung zu § 52 Abs. 2 Satz 4 (Schaltung  
der Rückfahrscheinwerfer) wird aufgehoben.

- u) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 52 Abs. 6 (Dachaufsatz für Arzt-Fahrzeuge) wird eingefügt:

"§ 52a (Rückfahrscheinwerfer)

tritt in Kraft am 1. Januar 1987  
für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge.

Bei den vor dem 1. Juli 1961 erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen genügt es, wenn die Rückfahrscheinwerfer nur bei eingeschaltetem Rückwärtsgang leuchten können.

Bei Fahrzeugen, die in der Zeit vom 1. Juli 1961 bis zum 31. Dezember 1986 erstmals in den Verkehr gekommen sind, dürfen die Rückfahrscheinwerfer so geschaltet sein, daß sie weder bei Vorwärtsfahrt noch nach Abziehen des Schalterschlüssels leuchten können.

§ 53 Abs. 1 (Anbauhöhe der Schlußleuchten)

tritt in Kraft am 1. Januar 1986  
für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge. Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1986 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 53 Abs. 1 in der vor dem ..... (Tag des Inkrafttretens der VO) geltenden Fassung.

§ 53 Abs. 1 (Absicherung der Schlußleuchten)

tritt in Kraft am 1. Januar 1987  
für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge. An anderen Fahrzeugen sind andere Schaltungen zulässig."

- v) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 53 Abs. 2 Satz 1 (Anzahl der Bremsleuchten) wird eingefügt:

" § 53 Abs. 2 Satz 1 (Bremsleuchten an Kraft-

rädern mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h sowie an anderen Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h und ihren Anhängern) tritt in Kraft am 1. Januar 1988 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge."

- w) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 53 Abs. 2  
(Farbe des Bremslichts) wird eingefügt:

**"§ 53 Abs. 2 (Mindestanbauhöhe der Bremsleuchten)**

tritt in Kraft am 1. Januar 1986

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr  
kommenden Fahrzeuge. Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1986  
erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 53 Abs. 2 in  
der vor dem ..... (Tag des Inkrafttretens  
der VO) geltenden Fassung.

**§ 53 Abs. 4 (höchster Punkt der leuchtenden Fläche der  
Rückstrahler)**

tritt in Kraft am 1. Januar 1987

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr  
kommenden Fahrzeuge.

Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1987 erstmals in den  
Verkehr gekommen sind, gilt § 53 Abs. 4 in der vor dem  
.....(Tag des Inkrafttretens der VO)  
geltenden Fassung.

**§ 53 Abs. 8 (rückwärtige Sicherung mit Abschleppachsen  
abgeschleppter Fahrzeuge)**

tritt in Kraft am 1. Januar 1986.

**§ 53 Abs. 9 (Anbringung an beweglichen Fahrzeugteilen)**

tritt in Kraft am 1. Januar 1987

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr  
kommenden Fahrzeuge."

- x) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 53a Abs. 2 (Warn-  
dreiecke und Warnleuchten) wird eingefügt:

...

"§ 53a Abs. 3 (Anwendung der Technischen Anforderungen auf zusätzliche Warnleuchten)

tritt in Kraft am 1. Januar 1986

für zusätzliche Warnleuchten, die von diesem Tage an bauartgenehmigt werden sollen. Auf Grund von den bis zu diesem Zeitpunkt erteilten Bauartgenehmigungen dürfen zusätzliche Warnleuchten noch bis zum 1. Januar 1988 feilgeboten oder veräußert werden; ihre Verwendung bleibt zulässig."

- y) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 53a Abs. 5 (Warnblinkanlagen an Fahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben sind) wird eingefügt:

"§ 53d Abs. 2 (Schaltung der Nebelschlußleuchten)

tritt in Kraft am ..... (3 Monate nach Inkrafttreten der VO)  
für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge."

- z) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 54 (Fahrtrichtungsanzeiger) wird eingefügt:

"§ 54 Abs. 1a (Anbringung der Fahrtrichtungsanzeiger an beweglichen Fahrzeugteilen)

tritt in Kraft am 1. Januar 1987  
für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge."

- aa) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 54 Abs. 3 (Winker für gelbes Blinklicht und Pendelwinker) wird eingefügt:

"§ 54 Abs. 4 Nr. 4 (zusätzliche Blinkleuchten an Schulbussen)

tritt in Kraft am 1. Januar 1986 für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge.

§ 55 Abs. 1 und 2 (Einrichtungen für Schallzeichen an Fahrrädern mit Hilfsmotor mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und Kleinkrafträdern)

tritt in Kraft am 1. Januar 1989

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge. Andere Fahrräder mit Hilfsmotor mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und Kleinkrafträder müssen mit mindestens einer helltönenden Glocke ausgerüstet sein. Anstelle der Glocke dürfen entweder eine Hupe oder ein Horn angebracht sein, wenn eine ausreichende Stromversorgung aller Verbraucher sichergestellt ist.

§ 55a (Funkentstörung von Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotor)

tritt in Kraft am 1. Januar 1987

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge. Für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1987 erstmals in den Verkehr kommen, gilt auch § 55a in der vor dem ..... (Tag des Inkrafttretens der VO) geltenden Fassung.

Entstörmittel in Fahrzeugen, die vor dem 1. Januar 1962 erstmals in den Verkehr gekommen sind, brauchen nicht mit dem Funkschutzzeichen gekennzeichnet zu sein.

§ 55a (Funkentstörung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen)

tritt in Kraft am 1. Januar 1989

für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge."

...

- bb) Die Übergangsbestimmungen zu § 57a Abs. 1a (Verplombung der Fahrtschreiber), zu § 57b Abs. 1 (Änderung des Einbauschildes), zu § 61 Abs. 1 (Anwendung des § 35e Abs. 4 auf Omnibusanhänger) und zu § 61 Abs. 6 (Druckluftbremsen) werden aufgehoben.
- cc) In der Übergangsbestimmung zu § 66a Abs. 1 werden die Worte "Satz 3" durch die Worte "Satz 1" ersetzt.
- dd) In den Übergangsbestimmungen zu § 67 Abs. 7 (seitliche Kenntlichmachung) werden der Punkt am Schluß gestrichen und folgendes eingefügt: " und am 1. Januar 1986 für andere Fahrräder. Bis zum 1. Januar 1989 dürfen an den Seiten vorhandene weiße rückstrahlende Mittel weiterverwendet werden. Die in die Reifen einvulkanisierten retroreflektierenden weißen Streifen dürfen weiter verwendet werden."
- ee) Nach den Übergangsbestimmungen zu Anlage IX (Prüfplakette) wird eingefügt:  
"Muster  
Fahrzeugscheine, Versicherungsbestätigungen, Mitteilungen nach § 29a, sowie Anzeigen und Bescheide nach § 29c, die anstelle des Wortes "Fahrzeug-Identifizierungsnummer" das Wort "Fahrgestellnummer" enthalten, dürfen weiter verwendet werden; Vordrucke dürfen aufgebraucht werden. Entsprechendes gilt für Nachweise nach Muster 1 d, die anstelle des Wortes "Fahrzeug-Identifizierungsnummer" die Worte "Fabriknummer des Fahrgestells" enthalten."
45. In der Anlage XI Abs. 2 Satz 1 zweiter Halbsatz und Satz 5 wird die Zahl "4,5" durch die Zahl "3,5" ersetzt.
46. Die Anlage XIV erhält die aus Anhang 1 zu dieser Verordnung ersichtliche Fassung.
47. Als Anlagen XVIII bis XXI werden die Anhänge 2 bis 5 zu dieser Verordnung angefügt. . . .

## Artikel 2

§ 5 der Sechsten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 17. Juli 1962 (BGBl I S. 450), zuletzt geändert durch Artikel 5 Nr. 1 der Verordnung vom 20. Juni 1973 (BGBl I S. 638, 1036), wird aufgehoben.

## Artikel 3

Dem § 2 der Vierundzwanzigsten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 9. September 1975 (BGBl I S. 2508) wird folgender Satz 3 angefügt:

"Die Sätze 1 und 2 gelten auch für Fahrten, die der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr im Rahmen der Erstellung von Gutachten unternimmt."

## Artikel 4

§ 3 der Fünfundzwanzigsten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 1. Juli 1976 (BGBl I S. 1778) wird aufgehoben.

...

## Artikel 5

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 33 Abs. 2 des Kostenermächtigungs-Änderungsgesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl I S. 805) und § 73 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auch im Land Berlin.

## Artikel 6

Diese Verordnung tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Bonn, den 1984.

Der Bundesminister für Verkehr

Der Bundesminister des Innern

...

Anhang 1

Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase  
von Kraftfahrzeugmotoren

1 Anwendungsbereich

Diese Anlage gilt, soweit in den nach Abs. 3 genannten Anhängen nichts anderes bestimmt ist, für alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor oder Kompressionszündungsmotor (Dieselmotor) mit oder ohne Aufbau, mit mindestens vier Rädern, einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 400 kg und einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h; sie gilt nicht für land- oder forstwirtschaftliche Zug- und Arbeitsmaschinen sowie andere Arbeitsmaschinen.

2 Prüfstelle

Technischer Dienst ist der Rheinisch-Westfälische Technische Überwachungsverein, Langemarckstr. 20, 4300 Essen.

Im Rahmen der Prüfungen zur Erteilung von Betriebserlaubnissen nach § 21 können auch andere Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr prüfen. Der Technische Dienst ist jedoch über alle Prüfungen zu unterrichten. In Zweifelsfällen ist er zu beteiligen; bei allen Fragen der Anwendung ist er federführend.

3 Anforderungen

Für die Genehmigung eines Fahrzeugtyps hinsichtlich der Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren gelten - soweit nachfolgend nicht anders bestimmt die technischen Anforderungen der Anhänge I bis VI der Richtlinie 83/351/EWG des Rates vom 16. Juni 1983 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung (ABl. EG Nr. L 197 S. 1 ).

Als Ergänzung zum Anhang VI der Richtlinie 83/351/EWG des Rates gilt:

"Bei Kraftfahrzeugen mit Flüssiggasantrieb ist als Bezugskraftstoff Flüssiggas nach DIN 51622, Ausgabe November 1973, zu verwenden, dessen Gehalt an Propan  $95 \% \pm 3 \%$  beträgt."

Das Normblatt ist im Beuth Verlag GmbH, Postfach 11 45, 1000 Berlin 30, erschienen und beim Deutschen Patentamt archivmäßig gesichert niedergelegt.

...

Anhang 2

Zulässiger Geräuschpegel und die Schalldämpferanlage von Kraftfahrzeugen

1 Anwendungsbereich

Diese Anlage gilt, soweit in den nach Abs. 3 genannten Anhängen nichts anderes bestimmt ist, für alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten mehrspurigen Kraftfahrzeuge mit oder ohne Aufbau, mit Ausnahme der Arbeitsmaschinen und land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen nach Anlage XIX.

2 Prüfstelle

Technischer Dienst ist der Technische Überwachungs-Verein Bayern e.V., Westendstr. 199, 8000 München 21.

Im Rahmen der Prüfungen zur Erteilung von Betriebserlaubnissen können auch andere Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr prüfen. Der Technische Dienst ist über alle Prüfungen im Zusammenhang mit Typprüfungen zu unterrichten. In Zweifelsfällen ist er zu beteiligen; bei allen Fragen der Anwendung ist er federführend.

Prüfstellen für Austausch-Schalldämpferanlagen sind allein

- der Technische Überwachungs-Verein Bayern e.V.,  
Westendstr. 199, 8000 München 21,  
und
- der Technische Überwachungs-Verein Rheinland e.V.,  
Am Grauen Stein/Konstantin-Wille-Straße 1, 5000 Köln 91.

3 Anforderungen

Für die Genehmigung eines Kraftfahrzeugtyps hinsichtlich des Geräuschpegels und der Auspuffvorrichtung sowie für die Erteilung einer Betriebserlaubnis für Austausch-Schalldämpferanlagen gelten die Anforderungen der Richtlinie 70/157/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 42 S. 16), zuletzt geändert durch die Richtlinie 81/334/EWG der Kommission vom 13. April 1981 (ABl. EG Nr. L 131 S. 6).

...

Zulässiger Geräuschpegel und die Schalldämpferanlage von  
Arbeitsmaschinen und von land- oder forstwirtschaftlichen  
Zugmaschinen

1 Anwendungsbereich

Diese Anlage gilt, soweit in dem nach Abs. 3 genannten Anhang nichts anderes bestimmt ist, für selbstfahrende Arbeitsmaschinen und für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen. Als Zugmaschine gelten alle Kraftfahrzeuge auf Rädern oder Raupenketten mit wenigstens 2 Achsen, deren Funktion im wesentlichen in der Zugleistung besteht und die eigens zum Ziehen, Schieben, Tragen oder zur Betätigung bestimmter Geräte, Maschinen oder Anhänger eingerichtet sind, die zur Verwendung in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben bestimmt sind. Sie dürfen zum Transport einer Last und von Beifahrern ausgerüstet sein.

2 Prüfstelle

Technischer Dienst ist der Technische Überwachungs-Verein Bayern e.V., Westendstr. 199, 8000 München 21.

Im Rahmen der Prüfungen zur Erteilung von Betriebserlaubnissen können auch andere Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr prüfen. Der Technische Dienst ist jedoch über alle Prüfungen im Zusammenhang mit Typprüfungen zu unterrichten. In Zweifelsfällen ist er zu beteiligen; bei allen Fragen der Anwendung ist er federführend.

...

### 3 Anforderungen

Für die Genehmigung eines Fahrzeugtyps hinsichtlich des Geräuschpegels und der Schalldämpferanlage gilt Anhang VI der Richtlinie 74/151/EWG des Rates vom 4. März 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über bestimmte Bestandteile und Merkmale von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern (ABl. EG Nr. L 84 S. 25).

...

Zulässiger Geräuschpegel und die Schalldämpferanlage von  
Krafträdern

Teil I

1 Anwendungsbereich

- 1.1 Teil I gilt, soweit in den zugehörigen Anhängen nichts anderes bestimmt ist, für die zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten Krafträder (maschinell angetriebene Fahrzeuge mit zwei Rädern) mit oder ohne Beiwagen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h.
- 1.2 Abweichend von Anhang I Abschnitt 2.1.1 darf der Geräuschpegel von Leichtkrafträdern (§ 18 Abs. 2 Nr. 4a Buchstabe a) einen Grenzwert von 75 dB (A) nicht überschreiten.

2 Prüfstelle

Technischer Dienst ist der Technische Überwachungs-Verein Bayern e.V., Westendstr. 199, 8000 München 21.

Im Rahmen der Prüfungen zur Erteilung von Betriebserlaubnissen können auch andere Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr prüfen. Der Technische Dienst ist jedoch über alle Prüfungen im Zusammenhang mit Typprüfungen zu unterrichten. In Zweifelsfällen ist er zu beteiligen; bei allen Fragen der Anwendung ist er federführend.

Anhang I zu Teil I

Begriffsbestimmungen, zulässige Geräuschpegel, Schalldämpferanlage

1 Begriffsbestimmungen

1.1 Kraftradtyp hinsichtlich des Geräuschpegels und der Auspuffanlage

"Kraftradtyp hinsichtlich des Geräuschpegels und der Auspuffanlage" bezeichnet Krafträder, die sich in folgenden wesentlichen Punkten nicht unterscheiden:

1.1.1 Art der Antriebsmaschine (Hub- oder Kreiskolbenmotor, Zwei- oder Viertaktverfahren, Zylinderzahl und Hubraum, Anzahl und Typ der Vergaser oder Einspritzanlagen. Anordnung der Ventile, Nennleistung und Nennleistungsdrehzahl).

Bei Anwendung dieser Anlage ist für Kreiskolbenmotoren das doppelte Kammervolumen als Hubraum zu betrachten.

1.1.2 Art der Kraftübertragung, insbesondere Anzahl der Getriebegänge und deren Übersetzungsverhältnis;

1.1.3 Anzahl, Art und Anordnung der Schalldämpferanlage.

1.2 Schalldämpferanlage

"Schalldämpferanlage" bezeichnet einen vollständigen Satz von Einzelteilen, die zur Dämpfung der von der Antriebsmaschine eines Kraftrads und seinem Abgasausstoß hervorgerufenen Geräusche erforderlich sind.

1.3 Schalldämpferanlagen verschiedener Bauart

"Schalldämpferanlagen verschiedener Bauart" bezeichnen Anlagen, die untereinander wesentliche Unterschiede aufweisen wobei diese Unterschiede sich auf folgende Merkmale erstrecken können:

1.3.1 Anlagen, bei denen die Einzelteile verschiedene Fabrik- oder Handelsmarken tragen;

1.3.2 Anlagen, bei denen die Materialeigenschaften eines beliebigen, sonst gleichen Einzelteils verschieden sind oder die Einzelteile eine unterschiedliche Form oder Größe haben;

- 1.3.3 Anlagen, bei denen das Funktionsprinzip wenigstens eines Einzelteils verschieden ist;
- 1.3.4 Anlagen, bei denen die Einzelteile auf verschiedene Weise zusammengebaut sind.
- 1.4 Einzelteil einer schalldämpfenden Auspuff- oder Ansauganlage  
 "Einzelteil einer schalldämpfenden Auspuff- oder Ansauganlage" bezeichnet eines der einzelnen Bestandteile, die zusammen die Auspuffanlage (z.B. Auspuffröhre und -rohrstutzen, eigentlicher Schalldämpfer) oder die Ansauganlage (Luftfilter) bilden.  
 Ist der Motor mit einem Luftfilter und/oder einem Ansauggeräuschkämpfer ausgerüstet, der (die) für die Einhaltung der Geräuschpegelgrenzwerte unerlässlich ist (sind), so sind dieser Filter und/oder dieser Ansauggeräuschkämpfer als Einzelteile anzusehen, denen die gleiche Bedeutung wie der Auspuffanlage zukommt.

## 2 Zulässige Geräuschpegel

### 2.1 Fahrgeräusch

#### 2.1.1 Grenzwerte

Der Geräuschpegel der Krafträder darf unter den in 2.1.2 bis 2.1.5 aufgeführten Bedingungen folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

| Hubraumklasse<br>cm <sup>3</sup> | Grenzwert des Geräuschpegels<br>dB(A) |
|----------------------------------|---------------------------------------|
| ≤ 80                             | 78 <sup>+) </sup>                     |
| ≤ 125                            | 80                                    |
| ≤ 350                            | 83                                    |
| ≤ 500                            | 85                                    |
| > 500                            | 86                                    |

dB(A) für  
Kleinkrafträder

2.1.2        Meßgeräte

2.1.2.1     Akustische Messungen

Als Schallmeßgerät ist ein Präzisionsschallpegelmeßgerät zu verwenden, das der in der Veröffentlichung Nr. 179 "Präzisionsschallpegelmesser", 2. Ausgabe, der Internationalen Elektrotechnischen Kommission (IEC) beschriebenen Bauart entspricht. Für die Messungen sind die Anzeigegeschwindigkeit "schnell" und die Bewertungskurve "A", die ebenfalls in dieser Veröffentlichung beschrieben werden, zu verwenden.

Zu Beginn und am Ende jeder Meßreihe ist das Schallmeßgerät nach den Angaben des Herstellers mit einer geeigneten Schallquelle (z.B. Pistophon) zu kalibrieren.

2.1.2.2     Geschwindigkeitsmessungen

Motordrehzahl und Geschwindigkeit auf der Meßstrecke sind mit einer Genauigkeit von  $\pm 3\%$  zu bestimmen.

2.1.3        Meßbedingungen

2.1.3.1     Zustand des Kraftrads

Bei den Messungen muß sich das Kraftrad in fahrbereitem Zustand (mit Kühlflüssigkeit, Schmiermitteln, Kraftstoff, Werkzeug, Ersatzrad und mit Fahrer) befinden.

Vor Beginn der Messungen ist der Kraftradmotor auf die normale Betriebstemperatur zu bringen. Bei automatisch gesteuerten Lüftern darf anlässlich der Geräuschmessung nicht in die Schaltautomatik eingegriffen werden. Bei Krafträdern mit mehr als einem angetriebenen Rad ist nur der für den normalen Straßenbetrieb vorgesehene Antrieb zu verwenden. Ist das Kraftrad mit einem Beiwagen ausgerüstet, so ist dieser für die Prüfung zu entfernen.

...

### 2.1.3.2 Prüfgelände

Das Prüfgelände muß aus einer zentral angeordneten Beschleunigungsstrecke bestehen, die von einem im wesentlichen ebenen Prüfgelände umgeben ist. Die Beschleunigungsstrecke muß eben sein; ihre Oberfläche muß trocken und so beschaffen sein, daß das Fahrgeräusch niedrig bleibt.

Auf dem Prüfgelände müssen die Bedingungen des freien Schallfeldes zwischen der Schallquelle in der Mitte der Beschleunigungsstrecke und dem Mikrophon auf  $\pm 1$  dB(A) genau eingehalten werden. Diese Bedingung gilt als erfüllt, wenn im Abstand von 50 m um den Mittelpunkt der Beschleunigungsstrecke keine großen, schallreflektierenden Gegenstände wie Zäune, Felsen, Brücken oder Gebäude vorhanden sind. Die Geländeoberfläche muß mindestens 10 m um den Mittelpunkt der Beschleunigungsstrecke herum aus einem harten Material wie Beton, Asphalt oder, akustisch gleichwertigem Material bestehen und frei sein von Pulverschnee, hohem Gras, loser Erde oder Asche.

In der Umgebung des Mikrophons darf sich kein Hindernis befinden, das das Schallfeld beeinflussen könnte, und zwischen Mikrophon und Schallquelle darf sich niemand aufhalten. Der messende Beobachter muß sich so aufstellen, daß eine Beeinflussung der Meßgeräteanzeige ausgeschlossen ist.

### 2.1.3.3 Sonstiges

Die Messungen dürfen nicht bei ungünstigem Wetter vorgenommen werden, insbesondere ist der Einfluß von Windböen auszuschließen.

Bei den Messungen muß der A-bewertete Schallpegel anderer Schallquellen als des zu prüfenden Kraftrads oder des Windeinflusses mindestens 10 dB(A) unter dem vom Kraftrad erzeugten Schallpegel liegen. Am Mikrophon darf ein geeigneter Windschutz angebracht sein,

sofern sein Einfluß auf die Empfindlichkeit und die Richteigenschaften des Mikrophons berücksichtigt wird.

2.1.4 Meßmethode

2.1.4.1 Art und Anzahl der Messungen

Während der Vorbeifahrt des Kraftrads zwischen den Linien AA' und BB' (Abb. 1) ist der A-bewertete maximale Schallpegel in Dezibel (dB) zu messen. Die Messung ist ungültig, wenn ein vom allgemeinen Schallpegel ungewöhnlich abweichender Spitzenwert festgestellt wird. Auf jeder Kraftradseite sind mindestens zwei Messungen vorzunehmen.

2.1.4.2 Mikrophonstellung

Das Mikrophon ist in 7,5 m Abstand von der Bezugslinie CC' (Abb. 1) der Fahrbahn in 1,2 m Höhe über der Fahrbahnoberfläche anzubringen.

2.1.4.3 Fahrbedingungen

Das Kraftrad ist mit einer gleichförmigen Anfangsgeschwindigkeit nach 2.1.4.3.1 und 2.1.4.3.2 an die Linie AA' heranzufahren. Sobald die vordere Kraftradbegrenzung die Linie AA' erreicht, ist die Betätigungseinrichtung der Drosselklappe möglichst rasch in die Vollaststellung zu bringen. Diese Stellung ist beizubehalten, bis die hintere Kraftradbegrenzung die Linie BB' erreicht; sodann ist die Betätigungseinrichtung schnellstmöglich in die Leerlaufstellung zurückzunehmen.

Bei allen Messungen ist das Kraftrad in gerader Richtung so über die Beschleunigungsstrecke zu fahren, daß die Spur seiner Längsmittlebene möglichst nahe an der Linie CC' liegt.

2.1.4.3.1 Benutzung des gegebenenfalls vorhandenen Getriebes

Ist das Kraftrad mit einem hand- oder fußbetätigten Schaltgetriebe ausgestattet, das nicht mehr als vier Gänge aufweist, so ist der zweite Gang einzulegen.

Ist das Kraftrad mit einem hand- oder fußbetätigten Schaltgetriebe ausgestattet, das mehr als vier Gänge aufweist, so ist

- bei Krafträdern mit einem Hubraum von nicht mehr als  $350 \text{ cm}^3$  der dritte Gang und
- bei Krafträdern mit einem Hubraum von über  $350 \text{ cm}^3$  der zweite Gang einzulegen.

Ist das Kraftrad mit einem automatischen Gebtriebe mit Vorwähleinrichtung ausgestattet, so ist die Einrichtung in der Stellung unmittelbar unter der Stellung, in der die Höchstgeschwindigkeit des Kraftrads erreicht werden kann, zu benutzen.

#### 2.1.4.3.2 Geschwindigkeit beim Heranfahren

Das Kraftrad nähert sich der Linie AA' mit einer gleichförmigen Geschwindigkeit von

- 50 km/h, wobei die Drehzahl des Motors zwischen 50 % und 75 % der Nennleistungsdrehzahl gemäß Anhang II, 2.4 liegt, oder
- weniger als 50 km/h, wobei die Drehzahl des Motors 75 % der Nennleistungsdrehzahl gemäß Anhang II, 2.4 entspricht, oder
- mehr als 50 km/h, wobei die Drehzahl des Motors 50 % der Nennleistungsdrehzahl gemäß Anhang II, 2.4 entspricht.

#### 2.1.5 Ergebnisse (Prüfbericht)

2.1.5.1 In dem Prüfbericht für die Bescheinigung nach Anhang II sind alle Umstände und Einflüsse anzugeben, die für die Meßergebnisse von Bedeutung sind.

2.1.5.2 Die Meßwerte sind am Meßgerät abzulesen und auf das nächstliegende Dezibel auf- bzw. abzurunden.

Für die Bescheinigung nach Anhang II dürfen nur Meßwerte verwendet werden, deren Differenz bei zwei aufeinanderfolgenden Messungen auf derselben Kraftradseite nicht größer ist als 2 dB(A).

2.1.5.3 Zur Berücksichtigung der Ungenauigkeit der Messungen gilt der am Meßgerät abgelesene und um 1 dB(A) verminderte Wert als Meßergebnis.

2.1.5.4 Die Vorschrift nach 2.1.1 gilt als erfüllt, wenn die vier Meßergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert für die betreffende Kraftradklasse liegen.

Übersteigt ein einziges der vier Meßergebnisse den zulässigen Grenzwert um höchstens 1 dB(A), so sind vier weitere Messungen durchzuführen. In diesem Fall gilt die Vorschrift nach 2.1.1 nur dann als erfüllt, wenn diese vier neuen Ergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert liegen.

In allen anderen Fällen gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als nicht erfüllt.

2.2 Standgeräusch

2.2.1 Schalldruckpegel des Kraftrads im Nahfeld

Zur Erleichterung der späteren Überprüfung der Geräuschentwicklung der Krafträder im Straßenverkehr ist darüber hinaus der Schalldruckpegel im Nahfeld der Mündung der Auspuffanlage (Schalldämpfer) gemäß den nachstehenden Vorschriften zu messen und das Meßergebnis in den Prüfbericht für die Bescheinigung nach Anhang II einzutragen.

2.2.2 Meßgeräte

Es ist ein Präzisionsschallpegelmeßgerät gemäß 2.1.2.1 zu verwenden.

2.2.3 Meßbedingungen

2.2.3.1 Zustand des Kraftrads

Vor Beginn der Messungen ist der Kraftradmotor auf die normale Betriebstemperatur zu bringen. Bei automatisch gesteuerten Lüftern darf anlässlich der Geräuschmessung nicht in die Schaltautomatik eingegriffen werden.

Während der Messungen muß sich der Wählhebel des Getriebes in Leerlaufstellung befinden. Ist eine Unterbrechung der Kraftübertragung nicht möglich, so ist das Antriebsrad des Kraftrads frei laufen zu lassen, indem es beispielsweise aufgebockt wird.

#### 2.2.3.2 Prüfgelände (Abb. 2)

Als Prüfgelände darf jeder Platz verwendet werden, an dem es keine nennenswerten akustischen Störungen gibt. Insbesondere eignen sich dazu ebene Flächen, die mit Beton, Asphalt oder einem anderen harten Material überzogen sind und eine hohe Reflexion aufweisen; ausgeschlossen sind Flächen, deren Oberfläche aus festgewalzter Erde besteht. Das Prüfgelände muß mindestens die Abmessungen eines Rechtecks haben, dessen Seiten 3 m von den Umrissen des Kraftrads (ausschließlich Lenker) entfernt sind. Innerhalb dieses Rechtecks darf es keine nennenswerten Hindernisse geben, zum Beispiel andere Personen als den Fahrer und den Beobachter. Das Kraftrad ist innerhalb des vorgenannten Rechtecks so aufzustellen, daß das Meßmikrophon zu eventuell vorhandenen Bordsteinkanten einen Abstand von mindestens 1 m hat.

#### 2.2.3.3 Sonstiges

Durch Störgeräusche und durch Windeinfluß hervorgerufene Zeigerausschläge des Meßgeräts müssen mindestens 10 dB(A) niedriger als der zu messende Schallpegel liegen. Am Mikrophon darf ein geeigneter Windschutz angebracht sein, sofern sein Einfluß auf die Empfindlichkeit des Mikrophons berücksichtigt wird.

#### 2.2.4 Meßmethode

##### 2.2.4.1 Art und Anzahl der Messungen

Während des Betriebsablaufs nach 2.2.4.3 ist der A-bewertete maximale Schallpegel in Dezibel (dB) zu messen.

An jedem Meßpunkt sind mindestens drei Messungen vorzunehmen.

#### 2.2.4.2 Mikrofonstellungen (Abb. 2)

Das Mikrofon ist in der Höhe der Auspuffmündung anzubringen, in keinem Fall jedoch niedriger als 0,2 m über der Fahrbahnoberfläche. Die Kapsel des Mikrophons muß gegen die Ausströmöffnung der Abgase gerichtet sein und zu dieser Öffnung einen Abstand von 0,5 m haben. Die Achse der größten Empfindlichkeit des Mikrophons muß parallel zur Fahrbahnoberfläche verlaufen und einen Winkel von  $45^{\circ} \pm 10^{\circ}$  zu der senkrechten Ebene bilden, in der die Austrittsrichtung der Abgase liegt.

In bezug auf diese senkrechte Ebene ist das Mikrofon auf der Seite aufzustellen, die den größtmöglichen Abstand zwischen dem Mikrofon und dem Kraftradumriß (ausschließlich Lenker) ergibt.

Hat das Auspuffsystem mehrere Mündungen, deren Mittenabstand nicht größer als 0,3 m ist, so ist das Mikrofon der Mündung zuzuordnen, die dem Kraftradumriß (ausschließlich Lenker) am nächsten liegt oder die den größten Abstand von der Fahrbahnoberfläche hat. Beträgt der Mittenabstand der Mündungen mehr als 0,3 m, so sind getrennte Messungen für jede Mündung vorzunehmen, wobei der größte gemessene Wert festzuhalten ist.

#### 2.2.4.3 Betriebsbedingungen

Die Drehzahl des Motors ist bei einem der folgenden Werte konstant zu halten:

-  $\frac{S}{2}$  wenn  $S > 5000$  U/min,

-  $\frac{3S}{4}$  wenn  $S \leq 5000$  U/min,

wobei S gleich der Nennleistungsdrehzahl gemäß Anhang II, 2.4 ist.

...

Nach Erreichen der konstanten Drehzahl ist die Betätigungseinrichtung der Drosselklappe plötzlich in die Leerlaufstellung zurückzunehmen. Der Schallpegel ist während des Betriebsablaufs, der ein kurzzeitiges Halten der konstanten Drehzahl sowie die gesamte Dauer der Verzögerung umfaßt, zu messen, wobei als Meßwert der maximale Zeigerausschlag gilt.

2.2.5 Ergebnisse (Prüfbericht)

2.2.5.1 Im Prüfbericht für die Bescheinigung nach Anhang II sind allgemein alle erforderlichen, insbesondere auch die zur Messung des Standgeräusches gehörenden Angaben zu vermerken.

2.2.5.2 Die Meßwerte sind am Meßgerät abzulesen und auf das nächstliegende ganze Dezibel auf- bzw. abzurunden.

Es sind nur Meßwerte zu verwenden, die bei drei unmittelbar aufeinanderfolgenden Messungen erhalten wurden und deren Abweichung voneinander nicht größer als 2 dB(A) ist.

2.2.5.3 Als Meßergebnis gilt der größte der drei Meßwerte.

3 Auspuffanlage (Schalldämpfer)

3.1 Ist das Kraftrad mit Einrichtungen zur Verringerung des Auspuffgeräusches (Schalldämpfer) versehen, so sind die Vorschriften des Abschnitts 3 zu erfüllen. Ist der Ansaugstutzen des Motors mit einem Luftfilter und/oder mit einem Ansauggeräuschkämpfer ausgerüstet, der (die) notwendig ist (sind), um die Einhaltung des zulässigen Geräuschpegels sicherzustellen, so gelten dieser Filter und/oder dieser Ansauggeräuschkämpfer als Bestandteile des Schalldämpfers, und die Vorschriften des Abschnitts 3 sind auch auf diesen Filter und/oder diesen Ansauggeräuschkämpfer anzuwenden.

3.2 Eine schematische Darstellung der Auspuffanlage ist der Bescheinigung nach Anhang II beizufügen.

3.3 Der Schalldämpfer muß mit einer deutlich lesbaren und unverwischbaren Marken- und Typenbezeichnung versehen sein.

- 3.4      Beim Bau von Schalldämpfern dürfen absorbierende Faserstoffe nur verwendet werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
- 3.4.1    Absorbierende Faserstoffe dürfen sich nicht in gasdurchflossenen Teilen des Schalldämpfers befinden.
- 3.4.2    Durch geeignete Einrichtungen muß sichergestellt sein, daß die absorbierenden Faserstoffe während der gesamten Nutzungsdauer des Schalldämpfers in ihrer bestimmungsgemäßen Lage verbleiben.
- 3.4.3    Die absorbierenden Faserstoffe müssen bis zu einer Temperatur beständig sein, welche mindestens 20 % über der höchsten Betriebstemperatur liegt, die an der jeweiligen Stelle des Schalldämpfers auftreten kann.

...

Abbildung 1  
Messung des Fahrgeräuschs

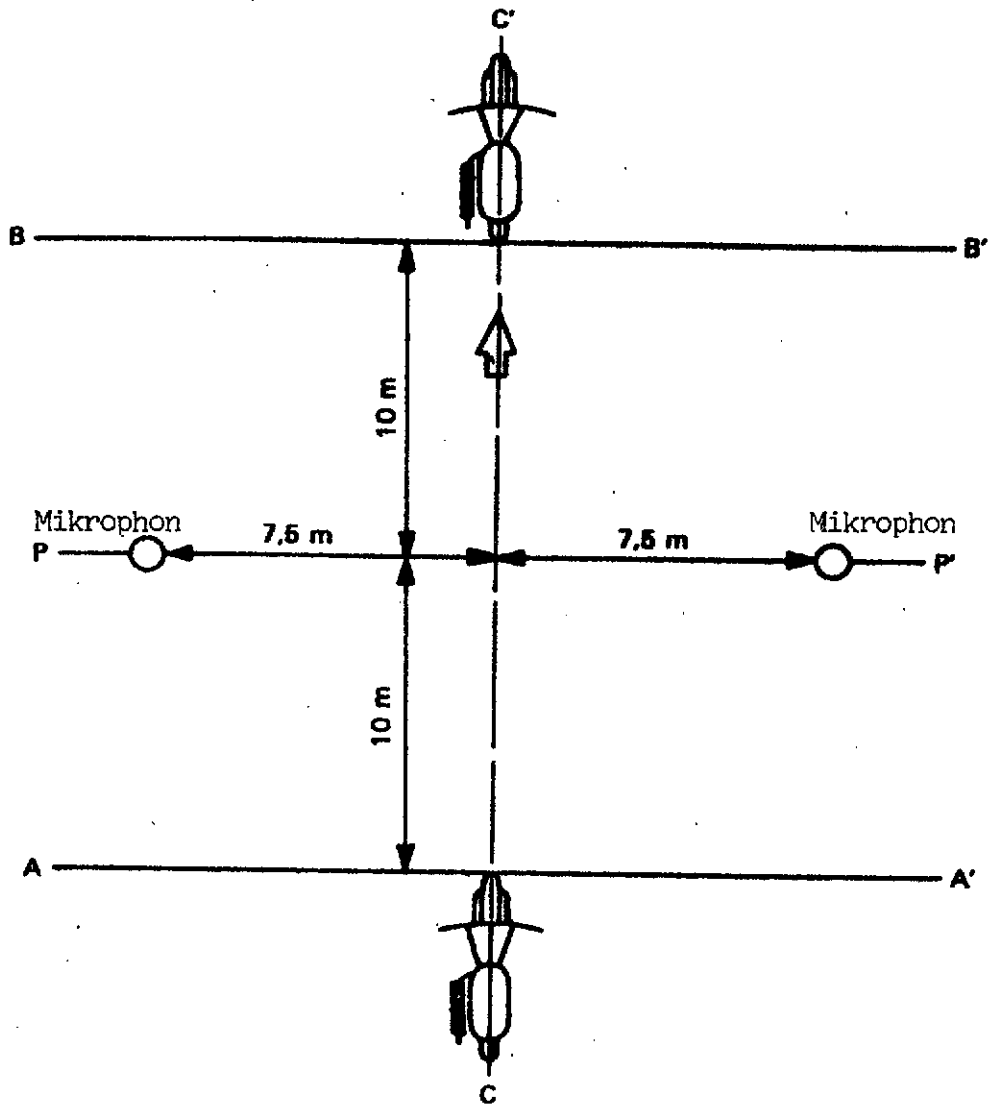
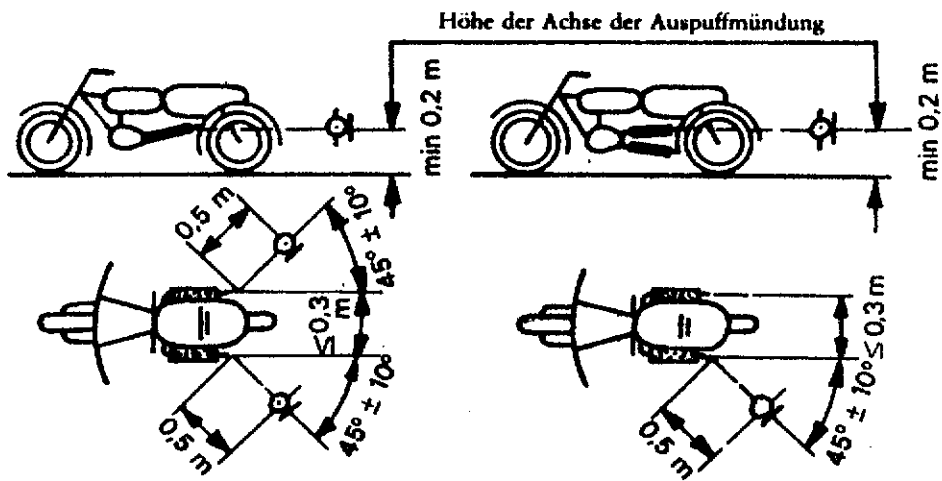
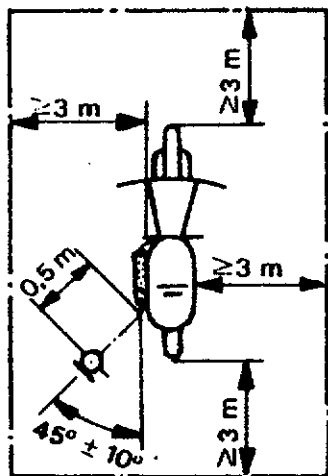


Abbildung 2  
Messung des Standgeräuschs



Anhang II zu Teil I

Muster

Bescheinigung über die Messung des Geräuschpegels eines Kraftradtyps

Erstellt aufgrund von:

Gutachten Nr. .... des Technischen Dienstes ..... vom .....

- 1 Kraftrad:
- 1.1 Hersteller:
- 1.1.1 gegebenenfalls Beauftragter des Herstellers:
- 1.2 Typ:
- 1.3 Art:
- 1.3.1 Ausführung:
- 1.4 Rahmen Nr.:
2. Motor:
- 2.1 Hersteller:
- 2.2 Typ:
- 2.3 Art:
- 2.4 Nennleistung (angewandte Norm angeben): .....kW bei ....U/min
- 2.5 Bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit:
- 3 Getriebe: Schaltgetriebe Automatisches Getriebe <sup>2)</sup>
- 4 Ausrüstung:
- 4.1 Abgasschalldämpfer: Hersteller, ggf. Beauftragter:  
Art:  
Typ: nach Zeichnung Nr.:
- 4.2 Ansaugsschalldämpfer: Hersteller, ggf. Beauftragter:  
Art:  
Typ: nach Zeichnung Nr.:
- 4.3 Abmessung der Reifen:
- 5 Messungen:
- 5.1 Fahrgeräusch:

|               | Meßergebnisse                |                               | Wählhebelstellung des Getriebes |
|---------------|------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
|               | links<br>dB(A) <sup>1)</sup> | rechts<br>dB(A) <sup>1)</sup> |                                 |
| 1. Messung    |                              |                               |                                 |
| 2. Messung    |                              |                               |                                 |
| 3. Messung    |                              |                               |                                 |
| 4. Messung    |                              |                               |                                 |
| Prüfergebnis: | dB(A)                        |                               |                                 |

5.2 Standgeräusch:

|              | dB(A) | Prüfdrehzahl U/min | Prüfbedingungen <sup>2)</sup> |
|--------------|-------|--------------------|-------------------------------|
| 1. Messung   |       |                    | n = $\frac{S}{2}$             |
| 2. Messung   |       |                    | n = $\frac{3}{4} S$           |
| 3. Messung   |       |                    |                               |
| Meßergebnis: | dB(A) |                    |                               |

- 6 Der Kraftradtyp entspricht/entspricht nicht <sup>2)</sup> den Vorschriften des § 49 Abs. 2.
- 7 Ort:
- 8 Datum:
- 9 Unterschrift

<sup>1)</sup> Angegeben sind die um 1 dB(A) verminderten Meßwerte.

<sup>2)</sup> Nichtzutreffendes streichen.

## Teil II

### 1 Anwendungsbereich

Teil II gilt, soweit in dem zugehörigen Anhang nichts anderes bestimmt ist, für die zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten Krafträder mit oder ohne Beiwagen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h.

### 2 Prüfstelle

Technischer Dienst ist der Technische Überwachungs-Verein Bayern e.V., Westendstr. 199, 8000 München 21.

Im Rahmen der Prüfungen zur Erteilung von Betriebserlaubnissen können auch andere Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr prüfen. Der Technische Dienst ist jedoch über alle Prüfungen im Zusammenhang mit Typprüfungen zu unterrichten. In Zweifelsfällen ist er zu beteiligen; bei allen Fragen der Anwendung ist er federführend.

...

## Anhang I zu Teil II

Es gilt Anhang I zu Teil I mit folgenden Änderungen:

### 2.1.1 Grenzwerte

Der Geräuschpegel der in Teil II, Abs. 1 genannten Krafträder darf unter den in 2.1.2 bis 2.1.5 aufgeführten Bedingungen folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

Fahrräder mit Hilfsmotor mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h

70 dB(A)

Krafträder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h aber nicht mehr als 50 km/h

72 dB(A) .

...

2.1.4.3.1 Fahrzeuge mit Eingriffsmöglichkeit in die Kraftübertragung

Das Fahrzeug nähert sich der Linie AA' mit gleichförmiger Anfangsgeschwindigkeit (ohne Bremsung), dabei muß

- die Getriebebestellung benutzt werden, die für die Höchstgeschwindigkeit vorgesehen ist und
  - die Drehzahl des Motors 75 % der Nennleistungsdrehzahl entspricht,
- betragen.

2.1.4.3.2 Fahrzeuge ohne Eingriffsmöglichkeit in die Kraftübertragung

Das Fahrzeug nähert sich der Linie AA' mit einer gleichförmigen Anfangsgeschwindigkeit, dabei entspricht die Drehzahl des Motors 75 % der Nennleistungsdrehzahl.

...

# Kriterien für lärmarme Kraftfahrzeuge

## 1 Allgemeines

Lärmarme Kraftfahrzeuge sind Fahrzeuge, bei denen alle lärmrelevanten Einzelquellen dem Stand moderner Lärm-minderungstechnik entsprechen.

## 2 Lastkraftwagen

### 2.1 Geräuschgrenzwerte

Der Stand moderner Lärm-minderungstechnik ist für Last-kraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t dann gegeben, wenn folgende nach Leistungs-klassen unterschiedliche Grenzwerte eingehalten oder unterschritten werden:

Tabelle 1

|                                       | Motorleistung |                          |             |
|---------------------------------------|---------------|--------------------------|-------------|
|                                       | bis 75 kW     | über 75 kW<br>bis 150 kW | über 150 kW |
| Fahrgeräusch                          | 77 dB(A)      | 78 dB(A)                 | 80 dB(A)    |
| Motorbrems-<br>geräusch <sup>1)</sup> | 77 dB(A)      | 78 dB(A)                 | 80 dB(A)    |
| Druckluftge-<br>räusch <sup>1)</sup>  | 72 dB(A)      | 72 dB(A)                 | 72 dB(A)    |
| Rundumge-<br>räusch <sup>2)</sup>     | 77 dB(A)      | 78 dB(A)                 | 80 dB(A)    |

<sup>1)</sup> sofern entsprechende Bremseinrichtungen vorhanden sind

<sup>2)</sup> entfällt bei elektrischem Antrieb

Während einer Einführungszeit bis zum 31.12.1987 gelten auch Fahrzeuge als lärmarm, deren Geräuschemissionen die Werte der Tabelle 1 um bis zu 2 dB(A) überschreiten.

Lastkraftwagen mit lärmrelevanten Zusatzaggregaten wie z.B. Pumpen, Standheizung, Klimaanlage, Mülltrommeln gelten nur dann als lärmarm, wenn durch eine Zusatzprüfung festgestellt wird, daß auch diese Lärmquellen dem Stand moderner Lärminderungstechnik entsprechen. Dies gilt in der Regel als erfüllt, wenn das Geräusch der Zusatzaggregate in deren lautestem Betriebszustand nicht lauter als 65 dB(A) in 7 m Abstand ist und keinen ton- oder impulshaltigen Geräuschcharakter aufweist. Für Zusatzaggregate kann der Stand moderner Lärminderungstechnik durch Einzelrichtlinien festgelegt werden.

## 2.2 Geräuschmeßverfahren

### 2.2.1 Fahrgeräusch

Das Fahrgeräusch wird auf der Meßstrecke nach Abbildung 1 bei beschleunigter Vorbeifahrt in 7,5 m seitlicher Entfernung von der Fahrspurmitte nach Anlage XVIII mit folgender Abweichung ermittelt:

Ein nach Anlage XVIII notwendiges Hochschalten der Gänge aus  $\frac{x}{2}$  ist in dem Gang zu beenden, in dem die höchstzulässige Motordrehzahl (z.B. Abregeldrehzahl) erstmals bei Überfahren der Linie BB' nicht mehr erreicht wird.

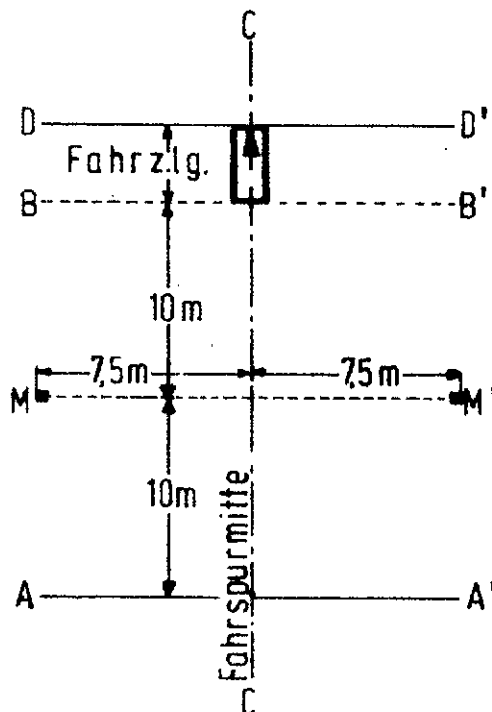


Abbildung 1

Markierung der Meßstrecke für das Messen des Fahrgeräuschs

### 2.2.2 Motorbremsgeräusch

Die Messung wird auf der Meßstrecke nach Abbildung 1 beidseitig am beladenen Fahrzeug vorgenommen. Dabei ist diejenige Getriebestufe einzulegen, in der die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bei Nennleistungsdrehzahl des Motors am nächsten bei 40 km/h liegt. Aus der der Nennleistungsdrehzahl entsprechenden Geschwindigkeit heraus wird die Motorbremse bei Überqueren der Linie AA' voll eingeschaltet und der höchste A-Schallpegel an den Meßorten während der Vorbeifahrt zwischen den Linien AA' und BB' gemessen.

### 2.2.3 Rundumgeräusch

Die Messung erfolgt am stehenden Fahrzeug gemäß Abbildung 2 an acht Meßpunkten in 7 m Entfernung vom Fahrzeugumriß und in 1,2 m Höhe.

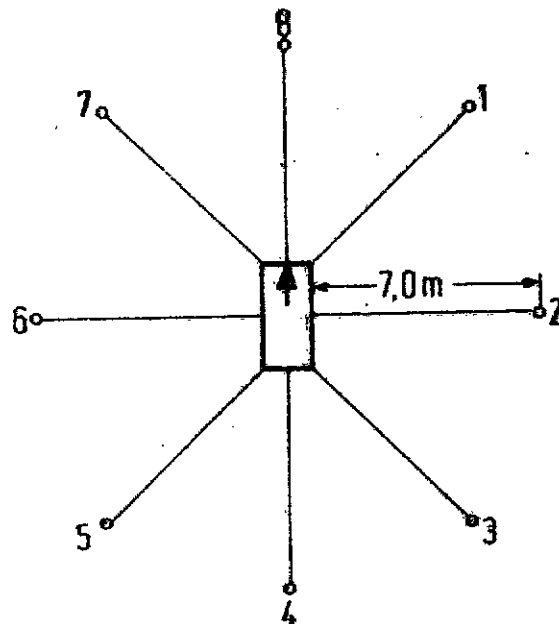


Abbildung 2

Lage der Meßpunkte für das Messen des Rundumgeräuschs

Vor der Messung ist der Motor auf normale Betriebs-  
temperatur zu bringen.

Die Messung soll bei folgender Betriebsbedingung aus-  
geführt werden:

Der Gasfußhebel ist stoßweise so weit zu betätigen,  
daß die Abregeldrehzahl jeweils kurz erreicht wird  
(Beschleunigungsstoß).

Für jeden der acht Meßpunkte wird der höchste hier-  
bei auftretende A-Schallpegel ermittelt.

Läßt sich aus motortechnischen Gründen keine bestimmte  
Abregeldrehzahl erreichen, ist die Messung wie folgt  
durchzuführen:

Die Drehzahl wird zunächst auf  $3/4$  der Nennleistungsdrehzahl  
konstant gehalten und dann so schnell wie möglich  
auf Leerlaufdrehzahl abgesenkt.

Für jeden der acht Meßpunkte wird der höchste A-Schall-  
pegel ermittelt, der während einer kurzen Einhaltung  
der oben angegebenen konstanten Drehzahl und der Zeit  
für den Drehzahlabfall auftritt. Bei Anwendung dieses  
Meßverfahrens sind die Grenzwerte für das Rundunge-  
räusch gegenüber den Werten aus der Tabelle 1 um 5 dB(A)  
niedriger anzusetzen.

#### 2.2.4 Druckluftgeräusche

Die Messung erfolgt am stehenden Fahrzeug in den Meß-  
punkten 2 und 6 gemäß Abbildung 2.

Ermittelt werden die höchsten A-Schallpegel des Druck-  
regler-Abblasgeräusches und des Entlüftungsgeräusches  
nach Betätigen der Betriebs- und Feststellbremse.

Das Druckregler-Abblasgeräusch wird bei Leerlauf des  
Motors ermittelt.

Das Entlüftungsgeräusch wird beim Betätigen der Be-  
triebs- und Feststellbremse ermittelt, wobei vor  
jeder Messung die Druckluftanlage auf den höchsten  
Betriebsdruck zu bringen ist und der Motor abgestellt  
wird,

...

#### 2.2.5 Auswertung der Ergebnisse

Die Messungen werden für alle Meßpunkte zweimal ausgeführt.

Zur Berücksichtigung der Ungenauigkeiten der Meßgeräte gilt der am Gerät abgelesene, um 1 dB(A) verringerte Wert als Meßergebnis. Die Meßergebnisse werden als gültig angesehen, wenn der Unterschied der am gleichen Meßpunkt vorgenommenen Messungen 2 dB(A) nicht übersteigt. Als Prüfergebnis gilt das höchste Meßergebnis aller unter 2.2.1 bis 2.2.4 jeweils beschriebenen Meßpunkte. Übersteigt dieser Wert den zulässigen Grenzwert um 1 dB(A), so sind für den entsprechenden Meßpunkt zwei weitere Messungen durchzuführen. Hierbei müssen drei der vier Meßergebnisse innerhalb der vorgeschriebenen Grenzwerte liegen.

#### 2.2.6 Sonstiges

Hinsichtlich der Meßgeräte und aller akustischen Randbedingungen bei der Messung gelten die Vorschriften der Anlage XVIII.

B e g r ü n d u n g .

I Allgemeines

Durch die Verordnung werden zahlreiche Einzelvorschriften der StVZO geändert. Hervorzuheben ist insbesondere die

- I.1 Absenkung der Geräuschgrenzwerte bei Kraftfahrzeugen auf Grund der Richtlinie 70/157/EWG in Verbindung mit den Richtlinien 73/350/EWG, 77/212/EWG und 81/334/EWG;
- I.2 Absenkung der Geräuschgrenzwerte bei land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen mit Rädern auf Grund der Richtlinie 74/151/EWG;
- I.3 Absenkung der Geräuschgrenzwerte bei Krafträdern mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h auf Grund der Richtlinie 78/1015/EWG;
- I.4 Absenkung der Geräuschgrenzwerte bei Krafträdern mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h auf Grund eines deutschen Vorschlags bei der EG (eine EG-einheitliche Vorschrift konnte bisher noch nicht entwickelt werden);
- I.5 weitere Verringerung der Schadstoffe im Abgas von Fahrzeugen mit Otto- und Diesel-Motoren auf Grund der Richtlinie 70/220/EWG in Verbindung mit der Richtlinie 83/351/EWG.

...

I. Zu den Einzelbestimmungen

II.1 Zu Artikel 1 Nr. 1 (Inhaltsübersicht)

Die Inhaltsübersicht ist an die vorgenommenen Änderungen angepaßt worden.

II.2 Zu Artikel 1 Nr. 2. (StVZO, Anlagen und Muster) und Artikel 1 Nr. 39 (§ 59)

Die Einführung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer erfolgt in Anpassung an internationales Vorgehen, insbesondere aber an die Richtlinie 76/114/EWG. Entsprechend § 59 Abs. 2 Satz 1 letzter Halbsatz ist die frühere Fahrgestellnummer, jetzt Fahrzeug-Identifizierungsnummer, mit nicht mehr als 14 Stellen weiterhin zulässig.

II.3 Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 17 Abs. 3)

Durch die Einfügung des Hinweises auf § 24 wird für die Zulassungsstelle die Möglichkeit eröffnet, eine fahrzeugtechnische Untersuchung auch in den Fällen anzuordnen, in denen die Ausfertigung eines Ersatzscheins für einen als verloren gemeldeten Schein beantragt wird. Hierdurch soll die Zulassungsstelle in die Lage versetzt werden, sich ggf. vom technischen Zustand des Fahrzeugs ein Bild zu machen, zumal auf dem neuen Schein auch der nächste Hauptuntersuchungstermin nach § 29 vermerkt werden muß, über den jedoch in den Akten und Unterlagen der Zulassungsstellen nichts enthalten ist.

II.4 Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 19 Abs.1) und Nr. 5 (§ 21b)

Durch die Änderung von § 19 Abs.1 wird verankert, daß die materiellen Vorschriften der betreffenden harmonisierten Bestimmungen in den EG-Richtlinien ebenso wie bislang die StVZO-Vorschriften ("Vorschriften dieser Verordnung") Grundlage der Erteilung der Betriebserlaubnis sind. Damit werden auch die bislang erforderlichen Ausnahmegenehmigungen (falls zwischen StVZO-Norm und entsprechender harmonisierter Vorschrift materiell ein Widerspruch besteht) künftig entbehrlich.

Durch den neuen § 21b werden die Prüfungen, die auf Grund der harmonisierten Bestimmungen vorgenommen werden, für das Betriebserlaubnisverfahren formal anerkannt. Es handelt sich hierbei um eine parallele Vorschrift zu § 21a. Da § 21a nur die Anerkennung von Genehmigungen und der in diesem Zusammenhang erteilten Prüfzeichen zum Gegenstand hat, jedoch die Maßnahmen nach Artikel 10 der beiden in § 19 Abs. 1 Satz 2 genannten EG-Richtlinien ihrem rechtlichen Charakter nach nicht Genehmigungen, sondern nur durchgeführte Prüfungen sind, ist die Regelung des § 21b notwendig. Unter § 21b fallen sowohl Prüfungen in den anderen EG-Mitgliedstaaten als auch in der Bundesrepublik.

I.5 Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 22a)

5.1 Zum Buchstaben aa (Absatz 1 Nr. 5)

Auflaufbremsen, die nach der Richtlinie 71/320/EWG geprüft sind und deren Übereinstimmung mit dieser Richtlinie bescheinigt ist, sind nun von der Bauartgenehmigungspflicht ausgenommen. Dies gilt jedoch nur für Auflaufbremsen an Anhängern hinter Kraftfahrzeugen im Sinne der Richtlinie 70/156/EWG. Auf Auflaufbremsen an Anhängern hinter anderen Fahrzeugen, z.B. hinter land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen im Sinne der Richtlinie 74/150/EWG ist diese Regelung nicht anwendbar.

5.2 Zum Buchstaben bb (Absatz 1 Nr. 9)

Park-Warntafeln sollen künftig im Interesse der Sicherheit bauartgenehmigungspflichtig sein, damit nur lichttechnisch befriedigende Warntafeln verwendet werden. Im übrigen redaktionelle Änderung auf Grund der Zusammenfassung der Einrichtungen für die Kenntlichmachung parkender Fahrzeuge in einem neuen Paragraphen.

5.3 Zum Buchstaben cc (Absatz 1 Nr. 12a)

Es ist beobachtet worden, daß an Personenkraftwagen zunehmend für die Funktion eines Rückfahrscheinwerfers ungeeignete Leuchten nachgerüstet werden. Um dieser Entwicklung entgegenwirken zu können, wurden die Rückfahrscheinwerfer in den Kreis der bauartgenehmigungspflichtigen Leuchten aufgenommen.

#### II.5.4 Zum Buchstaben dd (Absatz 1 Nr. 15)

Auf die Bauartgenehmigungspflicht der retroreflektierenden Streifen an den Reifen von Krafträdern wird verzichtet, weil die Wirksamkeit dieser Streifen durch Verkleidungsteile, Gepäckbehälter usw. so stark eingeschränkt wird, so daß das Kreissymbol nicht mehr erhalten bleibt. Darüber hinaus gestatten Hochgeschwindigkeitsreifen für Krafträder keine optimale Anordnung der Streifen.

#### II.5.5 Zum Buchstaben b (Absatz 3 Nr. 2)

Bisher waren nur Glühlampen von den Möglichkeiten des "In-etwa-Verfahrens" ausgenommen. Nunmehr unterliegen auch alle lichttechnischen Einrichtungen für Fahrräder ausnahmslos der Bauartgenehmigungspflicht. Diese Verschärfung erfolgte wegen der nicht immer ausreichenden lichttechnischen Qualität importierter Beleuchtungseinrichtungen gerade für den schwächsten Verkehrsteilnehmer. Nachteile hieraus sind nicht zu erwarten, weil Fahrräder häufig erst kurz vor dem Verkauf vom Einzelhandel mit lichttechnischen Einrichtungen ausgerüstet werden.

Ferner ist die Forderung nach einer Identifizierbarkeit der Einrichtungen auf die das "In-etwa-Verfahren" angewendet werden soll, neu aufgenommen. Hierdurch ist eine Rechtsgrundlage für die Ablehnung solcher Einrichtungen geschaffen worden, die kein äußerliches Merkmal zur Einordnung in die Gruppe der geprüften bzw. nicht geprüften oder abgelehnten Einrichtungen haben.

#### II.6 Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 23 Abs. 6)

Der durch den neuen § 23 Abs. 6 eingeführte Vermerk im Fahrzeugschein soll die Durchführung der Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO erleichtern. Die dort genannten Fahrzeuge unterliegen im Hinblick auf die Hauptuntersuchung an Stelle der allgemeinen Frist von 24 Monaten einer Frist von nur 12 Monaten. Durch den Vermerk im Fahrzeugschein soll erkennbar gemacht werden, daß für die besagten Fahrzeuge die kürzere 12-monatige Frist gilt.

II.7 Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 29e Abs. 1 Nr. 1)

Redaktionelle Änderung im Zusammenhang mit der Einführung des Leichtkraftrades durch die Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 6. November 1979.

II.8 Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 30a)

Durch die neue Vorschrift wird die Rechtsgrundlage für konstruktive Anforderungen an Fahrzeuge, insbesondere für Kraftomnibusse und Lastkraftwagen geschaffen, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit z.B. durch elektronische Mittel herabgesetzt worden ist.

II.9 Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 32)

II.9.1 Zum Buchstaben a (Abs. 1 Nr. 1)

Der Katalog der Einrichtungen, die bei der Feststellung der Breite über alles eines Fahrzeugs unberücksichtigt bleiben, ist um eine Reihe lichttechnischer Einrichtungen erweitert worden. Diese Ergänzung erfolgte in Anlehnung an die Richtlinie 76/756/EWG Anhang I Nr. 1.10. Zusätzlich zu den in dieser Richtlinie genannten Einrichtungen wurden die seitlichen Rückstrahler aufgenommen, die, wie die anderen lichttechnischen Einrichtungen an den Fahrzeuglängsseiten, Einfluß auf die Fahrzeugbreite haben können und deshalb nicht mitgemessen werden sollen. Wegen der geringen räumlichen Ausdehnung dieser Einrichtungen ist ein Einfluß auf die Verkehrssicherheit nicht zu erwarten.

II.9.2 Zum Buchstaben aa (Absatz 1 Nr. 3)

Auch die Kennzeichen-Beleuchtungseinrichtung soll, wie bisher schon die Außenspiegel, bei der Feststellung der Länge über alles von Fahrzeugen unberücksichtigt bleiben. Wegen der geringen räumlichen Ausdehnung der Kennzeichenbeleuchtung ist ein Einfluß auf die Verkehrssicherheit nicht zu erwarten.

II.9.3 Zum Buchstaben bb (Absatz 1 Nr. 3b)

Sattelkraftfahrzeuge dürfen nun statt 15,0 m 15,50 m lang sein. Bereits seit 1971 werden entsprechende Ausnahmegenehmigungen von den Bundesländern für ausländische Sattelanhänger hinter deutschen Sattelzugmaschinen und für ausländische Sattelkraftfahrzeuge auch beim Transport teilbarer Ladungen gewährt. Diese Ausnahmen waren wegen der unterschiedlichen Fahrzeugkonstruktionen (Anordnung des Sattelpfahrs) erforderlich geworden. Wegen der Gleichbehandlung erhielten auch deutsche Sattelkraftfahrzeuge solche Ausnahmegenehmigungen. Durch die neue Regelung ist eine Verwaltungsvereinfachung zu erwarten. Eine große Zahl von Ausnahmegenehmigungen wird damit entfallen.

II.9.4 Zum Buchstaben cc (Absatz 1 Nr. 3 Satz 2)

Nach § 22 Abs. 4 StVO darf die Ladung nach hinten bis zu 1,5 m über das Fahrzeug hinausragen, wobei das Fahrzeug oder der Zug samt Ladung nicht länger als 20 m sein dürfen. Fahrzeuge bzw. Züge zur Beförderung von Fahrzeugen (Pkw oder Wohnwagen) machten von dieser Möglichkeit Gebrauch. Zur verkehrssicheren Verstauerung der Ladung (§ 22 Abs. 1 StVO) sind hinten an den Fahrzeugen ausziehbare Ladestützen angeordnet. Ausziehbare Ladestützen müssen als Fahrzeugteil und somit zum Aufbau gehörig angesehen werden.

Es sind deshalb bei derart ausgerüsteten Fahrzeugen alle möglichen Längen bei der Fahrzeugzulassung zu ermitteln und anzugeben. Sofern dabei die nach § 32 Abs. 1 höchstzulässige Länge (lediglich) bei voll ausgezogener Ladestütze überschritten wird, ist für das Fahrzeug eine Ausnahmegenehmigung erforderlich. Die nun vorgenommene Ergänzung soll Ausnahmegenehmigungen für bestimmte Fahrzeuge entbehrlich machen und damit eine Verwaltungsvereinfachung bringen.

I.10 Zu Artikel 1 Nr. 11 (§ 32a Satz 5)

Die Vorschrift, daß die Genehmigungsbehörden das Mitführen eines Omnibusanhängers zulassen können, ist entbehrlich, da sich die Möglichkeit der Gewährung von Ausnahmen von allen Vorschriften der StVZO aus § 70 ergibt. Im übrigen hat der Einsatz von Omnibusanhängern für Personerbeförderung inzwischen seine praktische Bedeutung verloren.

I.11 Zu Artikel 1 Nr. 12 (§ 32b Abs. 2)

Dem Wunsch der Bundesländer folgend sind die Anforderungen an den Unterfahrschutz an die durch die Richtlinie 79/490/EWG geänderte Richtlinie 70/221/EWG angepaßt worden.

I.12 Zu Artikel 1 Nr. 13 (§ 34)

I.12.1 Zum Buchstaben a (Absatz 3)

Es sind dreiachsige Fahrzeuge mit einachsigen Anhängern vorgestellt worden, bei denen die 10t-Achse des Anhängers weniger als 1,50 m von der letzten Achse des Doppelachsaggregats des Zugfahrzeugs entfernt war. Bei diesem Zug mit einem zulässigen Zuggewicht von 32 t handelt es sich nach dem äußeren Anschein und in der Auswirkung auf die Straßen und Brücken um eine Kombination nach Art eines vierachsigen Fahrzeugs. Da solche Fahrzeuge aus Gründen der Straßen-

...

schonung und Brückenbelastung nicht zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen werden dürfen, mußte eine entsprechende Ergänzung von § 34 vorgenommen werden. Für land- oder forstwirtschaftliche Züge und Züge, bei denen der Anhänger eine Arbeitsmaschine ist, konnte ein etwas geringerer Achsabstand vorgesehen werden, da hier i.d.R. keine so hohen Achslasten zu beobachten sind. Außerdem wären land- oder wirtschaftliche Züge mit 2 Anhängern nur noch mit neuen Anhängern möglich, da die vorhandenen, die eine sehr lange Lebenserwartung haben, die Bedingungen nicht einhalten können.

II.12.2 Zum Buchstaben b(Abs. 4)

Redaktionelle Anpassung an die in den Fahrzeugpapieren enthaltenen Begriffe.

II. 13 Zu Artikel 1 Nr. 14 (§ 35a)

II. 13.1 Zum Buchstaben a (Absatz 3 alt)

Die Forderung nach Ausrüstung von Zugmaschinen mit einem Beifahrersitz wurde aufgegeben, nachdem die Richtlinie 76/763/EWG lediglich den Bau und die Anbringung der Beifahrersitze von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen harmonisiert, nicht aber die Vorschriften, daß Beifahrersitze zwingend anzubringen sind (oder nicht).

II.13.2 Zum Buchstaben b (Absätze 6 und 7)

Durch die Einfügung der Geschwindigkeitsgrenze "von mehr als 25 km/h", von der an die genannten Kraftfahrzeuge mit Sicherheitsgurtverankerungen und Sicherheitsgurten auszurüsten sind, werden die nationalen Vorschriften an die der EWG angeglichen.

II. 14 Zu Artikel 1 Nr. 15 (§ 35e Abs. 5)

Unfälle, bei denen durch schließende Türen

von Kraftomnibussen Fahrgäste beim Ein- oder Aussteigen eingeklemmt wurden, gaben Anlaß zur Änderung der Vorschriften. Durch die Änderung soll dem Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste stärker Rechnung getragen werden. Die neue Fassung des Absatzes 5 entspricht nunmehr den Erfordernissen der Praxis auch insoweit, als Einklemmsicherungen in Kraftomnibussen eingebaut werden, trägt dem höheren Sicherheitsbedürfnis Rechnung und stellt darüber hinaus eine wesentliche Erleichterung für den Fahrzeugführer bei der Überwachung seines Verantwortungsbereichs dar. Insbesondere bei hohen Besetzungsgraden war es bislang für den Fahrzeugführer schwierig, Öffnungs- und Schließvorgänge der fremdkraftbetätigten Türen derart zu beobachten, daß ein Einklemmen von Fahrgästen - u.U. verbunden mit dem Anfahren des Fahrzeugs - vermieden werden konnte. Dies gilt entsprechend für die Anzeige zur Stellung der Fahrgasttüren. Die Anzeige ist so auszulegen, daß nur die mit Fremdkraft in ihren Stellungen gehaltenen Fahrgasttüren als geschlossen angezeigt werden. Dem Wunsch der Bundesländer folgend, gelten die Vorschriften für alle Kraftomnibusse unabhängig ihrer Einsatzart. Damit ist auch die Möglichkeit gegeben, nur für bestimmte Verkehrsarten konzipierte Fahrzeuge unter Berücksichtigung anderer geltender Vorschriften wechselweise einsetzen zu können. Ein ordnungsgemäßes Arbeiten dieser Einrichtungen setzt aber auch voraus, daß sie turnusmäßig im Rahmen der Wartungs- und Untersuchungsintervalle auf richtige Einstellung und Funktion hin überprüft werden.

5 Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 35g Abs. 1)

Redaktionelle Änderung durch zwischenzeitlich erfolgte Überarbeitung der maßgebenden DIN-Norm.

6 Zu Artikel 1 Nr. 17 (§ 35h Abs. 4), Artikel 1 Nr. 37 (§55a Abs.3) und Artikel 1 Nr. 39 Buchstabe c (§ 59 Abs. 4)

Technische Regeln nichtstaatlicher Verbände, auf die in einer Rechtsvorschrift verwiesen wird, werden durch die Verweisung zum Bestandteil der verweisenden Norm. Diese Inkorporations-

wirkung legt den Gedanken nahe, an die Verkündung der technischen Regeln die selben Anforderungen zu stellen, wie an die Verkündung der Verweisungsnorm selbst. Bei Verweisungen in Rechtsverordnungen würde dies gemäß Artikel 82 Abs. 1 Satz 2 GG bedeuten, daß das Verweisungsobjekt im Bundesgesetzblatt oder in einem der in dem Gesetz über die Verkündung von Rechtsverordnungen zugelassenen anderen Verkündungsblätter zu veröffentlichen wäre, wenn nicht durch spezialgesetzliche Ermächtigungen (Beispiel § 7 Abs. 2 BImSchG) weitere Publikationsformen zugelassen sind. Dennoch wurde es bisher allgemein für zulässig gehalten, in Rechtsverordnungen auch ohne eine entsprechende gesetzliche Ermächtigung auf technische Regeln nichtstaatlicher Verbände zu verweisen, sofern bestimmte Voraussetzungen - Angabe des Datums der Bekanntgabe und der Bezugsquelle, Zugänglichkeit usw. - erfüllt wurden. Nach der Rechtssprechung des BVerwG (NJW 1962, 506) sind folgende Mindestvoraussetzungen erforderlich:

"Den Erfordernissen der Rechtsetzung muß eine Rechtsnorm in allen ihren Teilen entsprechen. Das ist zu beachten, wenn eine Anordnung, die nicht schon an sich Rechtsnorm ist, in den Inhalt einer Rechtsnorm einbezogen werden soll. Wird sie nicht wörtlich in den Text der Rechtsnorm aufgenommen oder als Anlage mit ihr verkündet, kann sie der Rechtsnormqualität als ergänzender Bestandteil der Rechtsnorm nur dann teilhaftig werden, wenn die Erfordernisse der Rechtsetzung anderweitig gewahrt sind. Dafür sind folgende Mindestforderungen herzuleiten: Die Rechtsnorm muß erkennbar zum Ausdruck bringen, daß sie die außenstehende Anordnung zu ihrem Bestandteil macht; in der ergänzten Rechtsnorm muß die ergänzende Anordnung hinreichend bestimmt bezeichnet sein; die Verlautbarung der ergänzenden Anordnung muß für den Betroffenen zugänglich und ihrer Art nach für amtliche Anordnungen geeignet sein."

...

§§ 35, 55 und 59 erfüllen die ersten beiden Mindestforderungen. DIN-Blätter bzw. VDE-Bestimmungen sind jedoch ihrer Art nach für amtliche Anordnungen keine geeignete Verlautbarung. Um aber den Betroffenen zumindest nicht unzumutbare Nachforschungen aufzuerlegen und die Auffindung des jeweiligen Normblatts zu erleichtern, sind Hinweise auf die Fundstellen aufgenommen worden.

II. 17

Zu Artikel 1 Nr. 18 (§ 41a)

Der in Absatz 1 enthaltene Hinweis dient zur Verdeutlichung der rechtlichen Zusammenhänge. Absatz 2 betrifft diejenigen Einrichtungen zum Flüssiggasbetrieb, die nicht gewerberechtlichen, sondern straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften genügen müssen.

Nach § 2 der Druckbehälter-Verordnung werden Druckbehälter, die ausschließlich zur Ausstattung oder für den Betrieb von auf öffentlichen Verkehrswegen eingesetzten Straßenfahrzeugen bestimmt sind, von der Anwendung ausgenommen. In den Ausführungsbestimmungen finden sich jedoch Hinweise auf die Beschaffenheit, Prüfung und Kennzeichnung von Druckbehältern in Fahrzeugen; diese Regeln gelten für Fahrzeuge, die nicht am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen.

Durch Absatz 3 ist nun sichergestellt, daß in die den Vorschriften der StVZO unterliegenden Fahrzeuge ebenfalls nur geprüfte und gekennzeichnete Druckbehälter eingebaut werden.

II. 18

Zu Artikel 1 Nr. 19 (§ 42)

Redaktionelle Anpassung der Überschrift an den Inhalt des Paragraphen.

II. 19

Zu Artikel 1 Nr. 20 (§ 43)

II. 19.1

Zum Buchstaben a (Abs. 2 Satz 2)

Bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen ist es aus technischen Gründen häufig erforderlich, die vorgeschriebene Abschleppereinrichtung hinten am Fahrzeug anzubringen. Die Anordnung der Abschleppereinrichtung bedarf einer Ausnahme genehmigung nach § 70 Abs. 4. Zur Verminderung des Verwaltungsaufwandes ist die Abweichung in die Vorschrift aufgenommen worden.

II. 19.2

Zum Buchstaben b (Abs. 4 Nr. 1 (alt))

Kugelgelenkflächenkupplungen werden ausschließlich für die Verbindung von Kraftomnibussen mit Anhängern verwendet. Da Anhänger hinter Kraftomnibussen -ausgenommen Gepäckanhänger- nicht mehr zulässig sind, kann diese Vorschrift entfallen.

II. 20

Zu Artikel 1 Nr. 21 (§ 45 Abs. 1 Satz 2)

Wie bereits unter Abschnitt II. 17 ausgeführt, gilt die Druckbehälter-Verordnung nicht mehr für Druckbehälter in Fahrzeugen, die am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen. Der 2. Satzteil mußte deshalb gestrichen werden.

II. 21

Zu Artikel 1 Nr. 22 (§ 46 Abs. 4 Satz 2)

Durch die Streichung wird die Verwendung von Flüssiggasbehältern in Kraftomnibussen ohne Ausnahmegenehmigung ermöglicht.

...

II.22 Zu Artikel 1 Nr. 23 (§47 Abs. 1 Satz 1)

Die Ergänzung war erforderlich geworden, nach dem die neue Fassung der Anlage XIV auch Dieselmotoren (Kompressionszündungsmotoren) zum Inhalt hat bzw. deren Abgasverhalten bestimmt.

II.23 Zu Artikel 1 Nr. 24 (§ 49)

II.23.1 Zu den Absätzen 1, 2 und 4

Die bisher geltenden nationalen Vorschriften bezogen sich auf den Stand der Technik. Der Stand der Technik selbst wurde durch die Richtlinien für die Geräuschemessung an Kraftfahrzeugen bestimmt. Zuletzt wurden diese Richtlinien durch die Veröffentlichung im Verkehrsblatt 1980 S. 828 vom 7. November 1980 geändert.

Durch die Neufassung des § 49 und die Einfügung zugehöriger Anlagen (EWG-Richtlinien) wird für bestimmte Fahrzeugarten im einzelnen bestimmt, welche Grenzwerte einzuhalten sind und wie deren Einhaltung zu prüfen ist. Ausgenommen sind lediglich solche Fahrzeugkategorien die in diesen Anlagen nicht ausdrücklich erwähnt sind. Für diese Fahrzeuge gilt nach wie vor der Stand der Technik.

II.23.2 Zum Absatz 3 und Anlage XXI

Es besteht allgemeines Einvernehmen darüber, daß der Lärm der Kraftfahrzeuge weiter verringert werden muß. Die Kraftfahrzeugindustrie hat in den vergangenen Jahren in einer Reihe von Entwicklungsprojekten neue Wege zur Lärminderung am Kraftfahrzeug beschritten. Wenn auch die neuen Lösungen noch nicht ohne weiteres auf alle Kraftfahrzeugtypen angewandt werden können, so sind sie doch bereits heute in mehreren Fahrzeuggruppen realisierbar. Gerade bei den Fahrzeuggruppen, die zur Lärmbelastung in besiedelten Gebieten besonders beitragen, gibt es serienfähige Modelle. Es ist ein Anliegen der Lärmbekämpfungspolitik, für einen möglichst großen Anteil solcher "lärmarmen Fahrzeuge" am Gesamtfahrzeugbestand zu sorgen.

Eine wichtige Voraussetzung für Serienfertigung und eine entsprechende Nachfrage nach Fahrzeugen mit diesem Standard ist die verbindliche Festlegung der technisch-akustischen Kriterien des "lärmarmeren Kraftfahrzeugs". In § 49 Abs. 3 und Anlage XXI werden die Anforderungen an ein "lärmarmeres Kraftfahrzeug" festgelegt. Weitere Konsequenzen wie Ausnahmen von Verkehrsbeschränkungen einschließlich entsprechender Beschilderungen sind mit der Definition des "lärmarmeren Kraftfahrzeugs" nicht verbunden. Die zuständigen obersten Landesbehörden werden entsprechend unterrichtet.

Die Bundesregierung prüft zur Zeit verschiedene Möglichkeiten, positive Anreize zur Produktion und zum Erwerb "lärmarmer Kraftfahrzeuge" zu schaffen und damit eine zukunftsorientierte Technik zu fördern. Diese Prüfung erstreckt sich auch auf eine entsprechende Kennzeichnung.

Damit kommt die Bundesregierung der Aufforderung des Deutschen Bundestages nach,

- Regelungen vorzulegen, die die Entwicklung, Einführung und Benutzung lärmarmer Fahrzeuge beschleunigt und
- Vorschläge auszuarbeiten für eine besondere Kennzeichnung lärmarmer Straßenfahrzeuge. (Beschlussempfehlung und Bericht des Innenausschusses zu dem Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP zur Erklärung der Bundesregierung zum Thema "Unsere Verantwortung für die Umwelt"- BT-Drucksache 10/870; vom Deutschen Bundestag beschlossen am 9.2.1984)

II. 24 Zu Artikel 1 Nr. 25 (§ 49a)

II. 24.1 Zum Buchstaben a (Abs. 1 Satz 4)

Bei der Bauartgenehmigung von lichttechnischen Einrichtungen werden ihre Eigenschaften nicht nur in der Bezugssachse geprüft, sondern auch in bestimmten Raumwinkeln. Eine Vorschrift, daß diese Wirkung in diesen

...

Raumwinkeln auch nach dem Anbau am Fahrzeug erhalten bleiben muß, fehlte dagegen. Diese Lücke ist nunmehr für solche Kraftfahrzeuge und Anhänger, die unter die Richtlinie 70/156/EWG fallen, geschlossen worden. Entsprechende Forderungen werden später auch für andere Fahrzeugarten aufgenommen werden.

II. 24.2.1 Zum Buchstaben b (Abs. 8 (alt) und Artikel 1 Nr. 31 Buchstabe c)

Die Vorschriften hinsichtlich der Türsicherungsleuchten sind in § 52 - zusätzliche Scheinwerfer und Leuchten - überführt worden, um eine klare Trennung zwischen den allgemeinen Grundsätzen des § 49 a und den besonderen Anforderungen an die einzelnen Leuchtenarten herbeizuführen.

II. 24.2.2 Zum Buchstaben b (Abs. 8 (neu))

Leichtkrafträder, Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor werden zunehmend sowohl von seiten der Hersteller als auch später von den Fahrzeughaltern mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet. Nach der neuen Fassung des § 50 Abs. 6a dürfen sie auch Scheinwerfer für Fernlicht haben. Um eine ausreichende Versorgung aller Stromverbraucher bei Ausrüstung dieser und anderer Fahrzeuge, auch mit den zulässigen Einrichtungen sicherzustellen, muß die Leistungsbilanz der elektrischen Anlage ausgeglichen sein.

...

II. 24.3

Zum Buchstaben c (Abs. 11)

In die lichttechnischen Vorschriften sind die Begriffe "leuchtende Fläche", "Lichtaustrittsfläche" und "Winkel der geometrischen Sichtbarkeit" in Anlehnung an die entsprechenden EWG-Richtlinien neu aufgenommen worden. Da zweckmäßigerweise keine eigenen nationalen Definitionen geschaffen werden, wird auf die vorhandenen der EWG Bezug genommen.

II. 25

Zum Artikel 1 Nr. 26 (§ 50)

II. 25.1

Zum Buchstaben a (Abs. 3)

Die für Scheinwerfer zulässigen Anbringungshöhen wurden an die der Richtlinien 76/756/EWG und 78/733/EWG angepaßt. Eine größere Anbringungshöhe wird dadurch jedoch nicht zugelassen, da die Höhe nicht mehr von der unteren Spiegelkante, sondern nun von der Fahrbahn bis zum höchsten Punkt der leuchtenden Fläche gemessen wird.

Gleichzeitig ist wegen der vielen Ausnahmegenehmigungen die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit bei höherer Anbringung der Scheinwerfer in eine Betriebsvorschrift umgewandelt worden.

Diese Änderungen waren Anlaß, den gesamten Absatz 3 redaktionell neu zu gestalten.

II. 25.2

Zum Buchstaben b (Abs. 6 Sätze 3 und 4)

Die Ausführungen in II. 25.1 gelten sinngemäß. Gleichzeitig wurden die Einstellbedingungen allgemein auf alle Fahrzeuge, an denen die Scheinwerfer höher als in Absatz 3 vorgesehen, ausgedehnt.

II. 25.3

Zum Buchstaben c (Abs. 6a)

Auch Fahrräder mit Hilfsmotor und Kleinkrafträder deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit in dem Geschwindigkeitsbereich von 25 km/h bis 40 km/h liegt, sollen nun mit Scheinwerfern für Fern- und Abblendlicht

ausgerüstet werden. Von dieser Möglichkeit soll jedoch insbesondere im Falle von Nachrüstungen nur bei solchen Fahrzeugen Gebrauch gemacht werden dürfen, bei denen eine ausreichende Stromversorgung aller am Fahrzeug vorhandenen Beleuchtungs- und lichttechnischen Signaleinrichtungen auch bei eingeschaltetem Scheinwerfer für Fernlicht nachgewiesen ist.

- . 26            Zu Artikel 1 Nr. 27 (§ 51)
- . 26.1        Zu dem Buchstaben a und c (Überschrift und Abs. 3 (alt))  
Die Vorschriften über Parkleuchten wurden hier herausgenommen und in neuer Fassung als § 51c eingefügt.
- . 26.2        Zu den Buchstaben aa und bb (Abs. 1 Sätze 1 und 3)  
Redaktionelle Angleichung der Begriffe an die in den Richtlinien 76/756/EWG und 78/933/EWG verwendeten.
- . 26.3        Zum Buchstaben cc (Absatz 1 Satz 8)  
Die Sonderregelung für Elektrokarren hinsichtlich der Anbringung von Begrenzungsleuchten ist aufgegeben worden, da unter Umständen auch Lastkraftwagen oder Zugmaschinen mit elektrischem Antrieb zu dieser Fahrzeugart gezählt werden. Im übrigen sind solche Fahrzeuge nicht von einer Lichtmaschine abhängig, da sog. Umrichter entwickelt wurden, die so ausgelegt sind, daß neben den Fahrtrichtungsanzeigern auch die Begrenzungsleuchten mit einer Spannung von 12 V versorgt werden können. Darüber hinaus gibt es bauartgenehmigte Begrenzungsleuchten für die volle Spannung der Antriebsbatterien von 40 V oder 80 V.
- . 26.4        Zum Buchstaben c (Absätze 2 und 3 (neu))  
Die Vorschriften über die Kenntlichmachung des Fahrzeugumrisses von Anhängern durch Begrenzungsleuchten und weiße Rückstrahler sind an die Richtlinie 76/756/EWG

angeglichen worden. In dem neuen Absatz 3 wurden die Vorschriften über die zulässigen Anbringungshöhen von Begrenzungsleuchten und weißen Rückstrahlern für Kraftfahrzeuge und Anhänger zusammengefaßt, wobei die Vorschriften über die Anbringungshöhen der Begrenzungsleuchten aus der Richtlinie 76/756/EWG neu aufgenommen wurden.

- II. 26.5      Zum Buchstaben d (Absatz 4 (neu))  
Redaktionelle Neuordnung der Reihenfolge der Absätze
- II. 27      Zu Artikel 1 Nr. 28 (§ 51a)  
II. 27.1      Zum Buchstaben a (Abs. 1)  
Fremdkraftangetriebene Krankenfahrstühle sind in den Kreis der auch zur Seite hin kenntlich zu machenden Fahrzeuge aufgenommen worden, um diese sich sehr langsam im Verkehr bewegendenden Fahrzeuge für andere Verkehrsteilnehmer besser erkennbar zu machen.
- II. 27.2      Zum Buchstaben b (Abs. 2)  
An Fahrgestellen, die auf der Straße z.B. zur Montage eines Aufbaues von einem Ort zu einem anderen verbracht werden müssen, lassen sich die Rückstrahler für seitliche Kenntlichmachung nicht immer so anbringen, wie es nach Fertigstellung des Fahrzeugs erforderlich wäre. In der Vergangenheit mußten deshalb immer wieder Ausnahmen sowohl von der Forderung nach fester Anbringung als auch von der Ausrüstungspflicht überhaupt genehmigt werden. Durch die Einfügung der neuen Nr. 3, wonach die seitlichen Rückstrahler an Fahrgestellen auf Überführungsfahrten abnehmbar sein dürfen, sollen Ausnahmegenehmigungen entbehrlich werden.
- II. 27.3      Zum Buchstaben c (Abs. 5)  
Zusätzlich zu der Ausrüstung mit nach der Seite wirkenden gelben Rückstrahlern (Abs. 1 Satz 7) dürfen Krankenfahr-

stühle auch mit Reifen, in die ein weißer retroreflektierender Streifen einvulkanisiert ist, ausgerüstet werden.

Im übrigen ist das Wort "Rädern" durch das Wort "Reifen" entsprechend § 22a Abs. 1 Nr. 15 ersetzt worden.

28

Zu Artikel 1 Nr. 29 (§ 51b)

Die fakultative Ausrüstung bestimmter Lastkraftwagen und Anhänger mit Umrißleuchten ist in Anlehnung an die Richtlinie 76/756/EWG in eine obligatorische umgewandelt worden, damit diese Fahrzeuge für andere Verkehrsteilnehmer besser als große und langsam fahrende Fahrzeuge im fließenden Verkehr erkennbar sind.

Bei land- oder forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen, ihren Anhängern und allen Anbaugeräten und Anhängegeräten hinter land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen bleibt es dagegen weiterhin bei der fakultativen Ausrüstung, weil die Anbringung der Umrißleuchten wegen des auf den Arbeitseinsatz abgestellten Aufbaus in vielen Fällen kaum oder nur unter großem Aufwand möglich ist.

Im übrigen ist die Vorschrift redaktionell überarbeitet worden.

29

Zu Artikel 1 Nr. 30 (§ 51c)

Nach § 17 Abs. 4 Satz 3 StVO sind auf der Fahrbahn haltende Fahrzeuge, ausgenommen Personenkraftwagen, mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t und Anhänger stets mit eigener Lichtquelle zu beleuchten. Geht man davon aus, das Lastzüge u.U. über das Wochenende auf der Fahrbahn abgestellt mit eigener Lichtquelle beleuchtet werden müssen, so hat die eingebaute Fahrzeugbatterie keine ausreichende Kapazität, um die Versorgung von 2 bzw. 4 Begrenzungsleuchten mit je 4 W Leistung sowie 4 bzw. 8 Schlußleuchten mit je 10 W Leistung und Beleuchtung von zwei amtlichen Kennzeichen sicherzustellen.

§ 51 c läßt nun auch für die größeren Fahrzeuge ein "einseitiges Standlicht" zu, wie es schon vorher für Personenkraftwagen zulässig war. Bei dieser Schaltung werden nur jeweils die Begrenzungsleuchten und Schlußleuchten auf der dem Verkehr zugewandten Seite des Fahrzeugs eingeschaltet. Alle zusätzlichen Schluß- und Begrenzungsleuchten, auf der gleichen Fahrzeugseite, dürfen dabei ausgeschaltet sein.

Als Ersatz für die Beleuchtung mit fahrzeugeigenen Lichtquellen, insbesondere aber für allein abgestellte Anhänger, werden zwei bauartgenehmigte unabhängige Leuchte (Abs. 1 Nr. 3) für noch ausreichend angesehen, die durch ihre vorgesehene Befestigung am Fahrzeug eine eindeutige Anbaulage mit klar definierter Abstrahleinrichtung erhalten. Aber auch zwei bauartgenehmigte Warntafeln sollen noch zulässig sein.

II. 30

Zu Artikel 1 Nr. 31 (§ 52)

II. 30.1

Zum Buchstaben a (Abs. 2)

Die Vorschriften über Rückfahrscheinwerfer wurden hier herausgenommen und in neuer Fassung als § 52a eingefügt.

II. 30.2

Zum Buchstaben b (Abs. 7)

Für den Fahrer eines "Lkw-Wechselbehälters" besteht ein echtes Bedürfnis, beim Einfahren zur Aufnahme des Wechselbehälters seine Arbeitsstelle zu beleuchten. Bisher sind Ausnahmegenehmigungen erforderlich gewesen, damit diese Fahrzeuge mit Arbeitsscheinwerfern ausgerüstet werden durften. Zur Verwaltungsvereinfachung sind sie nun in den Katalog der Fahrzeuge aufgenommen worden, die Arbeitsscheinwerfer haben dürfen.

...

30.3

Zum Buchstaben c (Absätze 8 und 9)

Die Vorschriften über Türsicherungsleuchten sind re-daktionell von § 49a Abs. 8 in § 52 Abs. 8 überführt (s.a. II 24.2.1)

Für Vorzeltleuchten (i.d.R. seitlich am Fahrzeug angeordnete, nach außen wirkende Leuchten zur Beleuchtung des Vorplatzes bzw. des Inneren von an Wohnwagen und Wohnmobilen angebrachten Zelten) mußten in der Vergangenheit immer wieder Ausnahmen genehmigt werden. Durch die Aufnahme dieser Leuchten in Abs. 9 werden Ausnahmegenehmigungen entbehrlich.

31

Zu Artikel 1 Nr. 32 (§ 52a)

Die obligatorische Ausrüstung erfolgt auf Beschluß des Deutschen Bundestages.

Ausgenommen von der Ausrüstungspflicht wurden solche Fahrzeugkategorien, die nach § 39 keinen Rückwärtsgang zu haben brauchen, oder bei denen die Anbringung von Rückfahrscheinwerfern wegen des auf den Arbeitseinsatz abgestellten Aufbaus in vielen Fällen kaum oder nur unter großem Aufwand möglich ist.

Der Fahrzeugführer wird jedoch auch bei obligatorischer Ausrüstung aller Kraftfahrzeuge mit Rückfahrscheinwerfern nicht von seinen Pflichten entsprechend § 9 Abs. 5 StVO entbunden. Hiernach hat sich der Fahrzeugführer u.a. bei Rückwärtsfahrten so zu verhalten, daß eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Erforderlichenfalls hat er sich einweisen zu lassen. Dies gilt umsomehr, als nicht nur Erwachsene, sondern auch Kinder am Straßenverkehr teilnehmen, von denen nicht erwartet werden kann, daß sie Signale richtig deuten.

In Absatz 3 sind die in der Richtlinie 76/756/EWG enthaltenen Worte "Bedingungen nicht erfüllt" durch die Worte "Voraussetzungen nicht gegeben" ersetzt worden, weil nach Auffassung des BMJ diese Richtlinie nicht für unsere Terminologie maßgebend ist. Der Rechtsbegriff "Bedingung" ist in unserer Rechtsordnung aber schon in bestimmtem Sinne verbraucht (vgl. z.B. § 36 Abs. 2 VwVfG bzw. § 158 BGB) und paßt hier nicht.

II. 32            Zu Artikel 1 Nr. 33 (§53)

II. 32.1        Zum Buchstaben a (Abs. 1)

Anpassung der Anbringungsvorschriften an die Richtlinie 76/756/EWG und 78/933/EWG, bzw. an die Gegebenheiten der Genehmigungspraxis.

Durch die neue Fassung des letzten Satzes soll klargestellt werden, daß es nicht genügt, wenn Schlußleuchte abgesichert werden sollen und dies über eine gemeinsam Sicherung geschieht. Dies genügt auch dann nicht, wenn zur Überwachung dieser einen Sicherung eine Kontrollleuchte eingebaut ist.

Im übrigen sind die Vorschriften redaktionell überarbeitet worden.

II. 32.2        Zum Buchstaben a (Abs. 2)

Anpassung an die Richtlinien 76/756/EWG und 78/933/EWG. Bei Krafträdern mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h kann auf die Bremsleuchte verzichtet werden, da nachfolgende Verkehrsteilnehmer die Umstände, die den Kraftradfahrer zum Bremsen veranlassen könnten, im allgemeinen in etwa gleicher Weise wahrnehmen können wie der Kraftradfahrer selbst. Schon bisher sind Ausnahmen insbesondere für Krafträder ohne ausreichenden Stromhaushalt genehmigt worden, bei denen die Bremsleuchten und Fahrtrichtungsanzeiger unmittelbar aus der Wechselstromanlage gespeist wurden. Während der Dauer des Blinkens brauchten die Bremsleuchten nicht zu leuchten.

Mopeds (Krafträder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h und einem Hubraum von nicht mehr als

50 cm<sup>3</sup>) brauchen nach internationalen Vereinbarungen nur fakultativ mit einer Bremsleuchte ausgerüstet zu werden. Diesem Vorgehen wird gefolgt. Hingegen müssen Arbeitsmaschinen, einachsige Zugmaschinen und land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen im Interesse der Verkehrssicherheit künftig mit Bremsleuchten versehen werden.

II. 32.3

Zum Buchstaben b (Abs. 3)

Da Anhänger nun in den Absätzen 1 und 2 genannt sind, kann Absatz 3 aufgehoben werden. Damit sind die möglichen Zweifel über die Ausrüstung von Anhängern mit Schlußleuchten und Bremsleuchten beseitigt.

II. 32.4

Zum Buchstaben c (Abs. 4 Satz 3)

Anpassung an die Richtlinien 76/756/EWG und 78/933/EWG.

II. 32.5

Zum Buchstaben d (Abs. 5 Satz 1)

Die redaktionelle Änderung dient der Klarstellung, daß Schlußleuchten, Bremsleuchten und Rückstrahler grundsätzlich am äußersten Fahrzeugende anzuordnen sind.

Die folgenden Sätze geben die Ausnahmemöglichkeiten an.

II. 32.6

Zum Buchstaben e (Abs. 8)

Die Ergänzung mußte vorgenommen werden, weil betriebsunfähige Fahrzeuge nicht nur mit Abschleppwagen, sondern auch mit Abschleppachsen abtransportiert werden. Auch derart abgeschleppte Fahrzeuge müssen entsprechend kenntlich gemacht werden.

II. 32.7

Zum Buchstaben f (Abs. 9), Artikel 1 Nr. 35 Buchstabe a ( § 54 Abs. 1a (neu)) und Artikel 1 Nr. 40 ( § 60 Abs. 5a)

Es bestand Unklarheit darüber, ob die Vorschriften des § 49a Abs. 1 noch als erfüllt angesehen werden können, wenn Scheinwerfer und/oder Leuchten an beweglichen Fahrzeugteilen, wie Hecktüren, Heckklappen, klappbaren Führerhäusern usw. angebracht sind. Durch die neue Vorschrift

wird die Rechtsgrundlage für entsprechende Richtlinien und Verlautbarungen geschaffen.

II. 33

Zu Artikel 1 Nr. 34 (§ 53a Abs. 3)

Durch den neuen Satz 2 wird klargestellt, daß auch bei zusätzlichen Warnleuchten die Technischen Anforderungen an Fahrzeugteile einzuhalten sind, damit auch wirklich wirksame Leuchten Verwendung finden. Hierdurch werden auch die vom Urteil des Verwaltungsgerichts Schleswig 3 A 88/75 aufgeworfenen Zweifel an der Geltung der Technischen Anforderungen bei zusätzlichen Einrichtungen in § 53 Abs. 3 beseitigt.

II. 34

Zu Artikel 1 Nr. 35 (§ 54)

II. 34.1

Zum Buchstaben b (Abs. 2 Satz 1)

Auch wenn seitliche Zusatzblinkleuchten im Blickfeld des Fahrzeugführers angeordnet sind, kann er die geforderte Wirksamkeit der Fahrtrichtungsanzeiger wegen der zu geringen Lichtstärke dieser Zusatzblinkleuchten nicht kontrollieren. Sie mußten deshalb hier ausgenommen werden.

II. 34.2

Zum Buchstaben c (Abs. 4 Nr. 4)

Zusätzliche Blinkleuchten an den Dachkanten von Schulbussen sollen nach Auffassung der zuständigen obersten Landesbehörden geeignet sein, die Sicherheit im Schulbusverkehr zu erhöhen.

II. 35

Zu Artikel 1 Nr. 36 (§ 55 Abs. 6)

Fahrräder mit Hilfsmotor und Kleinkraftträder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sollen einen von Fahrrädern und Mofas 2) abweichenden Signalgeber haben, da Unterschiede in der benutzten "Verkehrsebene" (Straße statt Radweg) aber auch die höhere Endgeschwindigkeit dies notwendig machen. Früher war es bei den Fahrzeugen mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h auf Grund der verfügbaren Generatorleistung häufig nicht möglich, eine Hupe oder ein Horn leistungsmäßig zu versorgen. Es konnte deshalb nur auf dem Ausnahmewege und nur

eine Wechselstromschnarre zugelassen werden, obwohl sie aus technischer Sicht nicht befriedigt.

I. 36

Zu Artikel 1 Nr. 37 (§ 55a Abs. 1 und 2)

Durch die Neufassung der Vorschrift ist die Rechtsgrundlage für die Anwendung bestimmter Anforderungen hinsichtlich der Funkentstörung von Kraftfahrzeugen geschaffen worden.

I. 37

Zu Artikel 1 Nr. 38 (§ 57a Abs. 3)

§ 57a Abs. 3 ist an die EWG-VO Nr. 1463/70 angepaßt worden, wonach bei Kraftomnibussen, die ausschließlich im Linienverkehr eingesetzt werden, die Schaublätter in den EG-Kontrollgeräten nicht fahrergebunden, sondern fahrerungebunden verwendet werden können. Die Linienverkehrsunternehmen erfüllen die ihnen nach den EG-Sozialvorschriften obliegenden Pflichten, wenn sie die einzuhaltende Zeit mit Hilfe des Linienfahrplans und des Arbeitszeitplans nach Artikel 3 der VO (EWG) Nr. 1463/70 und Artikel 4 der VO (EWG) 543/69 nachweisen.

I. 38

Zu Artikel 1 Nr. 41 (§ 61)

Der Wegfall dieser Vorschrift steht in Zusammenhang mit § 32a, wonach hinter Kraftomnibussen nur Anhänger für die Gepäckbeförderung mitgeführt werden dürfen, und der Streichung des § 32a Satz 5. Sofern in Ausnahmefällen dennoch Omnibusanhänger zur Personenbeförderung genehmigt werden, kann die Erteilung der Ausnahmegenehmigung von am Einzelfall orientierten Auflagen abhängig gemacht werden.

II. 39

Zu Artikel 1 Nr. 42 (§ 67 Abs. 9)

Redaktionelle Klarstellung, daß eine "Standbeleuchtung" an Fahrrädern zulässig ist.

II. 40

Zu Artikel 1 Nr. 43 (§ 69a)

Die Änderungen in der Bußgeldvorschrift des § 69a sind Konsequenzen aus den Änderungen im Teil B der StVZO. Soweit materiell neue Pflichten begründet werden, sind diese auch in § 69a einer Bußgeldbewehrung zu unterstellen. Andererseits konnte in § 69a Abs. 3 die Nummer 2 (Bußgeldbewehrung des § 61) gestrichen werden, weil § 61 selbst aufgehoben wird.

...

41

Zu Artikel 1 Nr. 44 (§ 72)

Die Fristen sind entsprechend den z.Z. übersehbaren Möglichkeiten zur Durchführung der Vorschriften festgelegt worden.

42

Zu Artikel 1 Nr. 45 (Anlage XI)

Anpassung an die ECE-Regelung Nr. 15 und die Richtlinie 70/220/EWG sowie an den Stand der Technik.

43

Zu Artikel 1 Nr. 46 (Anlage XIV)

Durch die neue Fassung werden die Anforderungen an das Abgasverhalten der Kraftfahrzeuge entsprechend der in der EG geltenden Richtlinie weiter verschärft.

Angesichts der steigenden Umweltschäden hat die Bundesregierung am 26. Oktober 1983 beschlossen, daß mit der Einführung bleifreien Benzins am 01. Januar 1986 gleichzeitig Schadstoffgrenzwerte zur Ausschöpfung der derzeit wirksamsten Technologie festgesetzt werden sollen. Zu diesem Zweck werden die derzeit in den USA geltenden Grenzwerte einschließlich der dort angewandten Prüfverfahren übernommen; für eine entsprechende weitere Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) wird zum frühest möglichen Zeitpunkt, spätestens im Juni 1984 hierzu ein Anhörungsverfahren in die Wege geleitet.

...

II. 44

Zu Artikel 1 Nr. 47 (Anlagen XVIII bis XXI)

Bereits in der Richtlinie 77/212/EWG des Rates vom 8. März 1977 zur Änderung der Richtlinie 70/157/EWG über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen, ist u.a. folgendes ausgeführt:

"Die Richtlinie 70/157/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen, zuletzt geändert durch die Richtlinie 73/350/EWG, bestimmt in ihrem Anhang die Grenzwerte für den Geräuschpegel, der zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten Fahrzeuge mit oder ohne Aufbau, mit mindestens 4 Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen, land- oder forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen sowie anderen Arbeitsmaschinen.

Der Schutz der Bevölkerung vor Lärmbelästigungen erfordert angemessene Maßnahmen, um den Geräuschpegel der Kraftfahrzeuge zu senken; dies ist durch den technischen Fortschritt im Kraftfahrzeugbau möglich geworden.

...

Es ist daher angebracht, den Anhang der Richtlinie 70/157/ EWG dahingehend zu ändern, daß die in Dezibel (A) ausgedrückten Werte des zulässigen Geräuschpegels jeder der von diesem Anhang erfaßten Fahrzeuggruppe verringert werden."

Eine weitere Anpassung an den technischen Fortschritt erfolgte durch die Richtlinie 81/334/EWG vom 13. April 1981. Hinsichtlich der Krafträder ist in der Richtlinie des Rates vom 23. November 1978 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffanlage von Krafträdern (78/1015/EWG) u.a. folgendes ausgeführt:

"Infolge der steigenden Zulassungszahl und der häufigeren Benutzung der Krafträder hat die von ihnen verursachte Lärmbelästigung zugenommen; es hat sich daher als notwendig erwiesen, die Geräuschemissionen der Krafträder mit Hilfe eines repräsentativen Prüfverfahrens zu begrenzen.

Zur Angleichung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über Krafträder gehört, daß die Mitgliedstaaten die von jedem von ihnen auf Grund der gemeinsamen Vorschriften durchgeführten Kontrollen gegenseitig anerkennen.

Die Festsetzung von Grenzwerten für den Geräuschpegel von Krafträdern stellt einen Schritt auf dem Wege zur Verbesserung der Umweltbedingungen dar. Gleichzeitig ist auch die technische Entwicklung geräuschärmerer Krafträder weiter voranzutreiben. Insbesondere muß für die leistungsstärkeren Krafträder eine Herabsetzung der derzeit festgelegten Grenzwerte bis 1985 auf etwa 80 dB (A) angestrebt werden. Auch bei den übrigen Klassen von Krafträdern ist es dringend geboten, die Bemühungen um eine Geräuschminderung fortzusetzen. Bei den festzusetzenden Geräuschpegeln müssen die technischen Mittel, die zu diesem Zeitpunkt eingesetzt werden können, berücksichtigt werden. Darüber hinaus müssen diese Grenzwerte rechtzeitig

...

festgesetzt werden, damit die Hersteller über genügend Zeit verfügen, um ihre Erzeugnisse zu verbessern."

Sinngemäß gilt diese Aussage auch hinsichtlich der land- oder forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen.

III

Zu Artikel 2

Die Ausnahmeregelung ist entbehrlich geworden, nachdem § 54 Abs. 3 durch die Verordnung zur Änderung der StVZO vom 20. Juni 1973 (BGBl. II S. 638) eine neue Fassung erhalten hat.

IV

Zu Artikel 3

Bei der Erstellung des Gutachtens für eine Betriebserlaubnis werden nicht selten Probefahrten notwendig, die der betreffende Sachverständige oder Prüfer durchführt. Für solche Fahrten des Sachverständigen oder Prüfers sollen die gleichen Vergünstigungen gelten (Fehlen einer Betriebserlaubnis ist unschädlich, Verwendung des bisherigen Kennzeichens ist möglich), wie sie nach § 2 Satz 1 und 2 auch bereits dem Fahrzeughalter zugestanden sind.

...

Zu Artikel 4

Die Ausnahmeregelung hinsichtlich der Ausrüstung von Zugmaschinen mit Beifahrersitzen ist durch die Streichung des § 35a Abs. 3 entbehrlich geworden.

Zu Artikel 5

Diese Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 6

Artikel 6 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

Auswirkungen auf die Preise

~~Die vorgesehenen Maßnahmen~~, insbesondere zur Eindämmung der Geräuschentwicklung und Verringerung der Schadstoffemission werden je nach Fahrzeugtyp und Stand der technischen Ausrüstung im Einzelfall zu Kostenerhöhungen führen, ohne daß Angaben über die Höhe der auf Grund dessen zu erwartenden Preisanhebungen im Einzelfall auch nur tendenziell von der Wirtschaft gemacht werden können.

Bei Fahrrädern und Krafträdern, insbesondere kleinen Kraftradtypen sind Preisanhebungen auf Grund der sicherheitsbedingten Zusatzausrüstung nicht auszuschließen.

Die zusätzlichen Kosten für die Kenntlichmachung von Schulbussen sind im Verhältnis zum Fahrzeugpreis so gering, daß wesentliche Auswirkungen auf Einzelpreise dieser Fahrzeuge nicht zu erwarten sind.

Insgesamt gesehen lassen sich die Auswirkungen der zu erwartenden Einzelpreiserhöhungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau nicht quantifizieren.

26.10.84

**Beschluß**  
des Bundesrates

zur

Achten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-  
Ordnung

/ Der Bundesrat hat in seiner 542. Sitzung am 26. Oktober 1984 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der aus der Anlage ersichtlichen Änderungen zuzustimmen.

Anlage

**Ä n d e r u n g e n**  
der

**Achten Verordnung zur Änderung  
der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung**

1. Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe c (Inhaltsübersicht)

In Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe c  
ist der nach dem Hinweis auf § 41 einzufügende  
Hinweis auf § 41a wie folgt zu fassen:

"Druckgasanlagen und Druckbehälter ... 41a".

Begründung:

Anpassung an die Überschrift  
des neuen § 41a.

2. Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe 1 (Inhaltsübersicht)

In Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe 1  
sind in dem Hinweis auf die Anlage XIX nach dem  
Wort "von"  
die Worte "Arbeitsmaschinen und von"  
einzufügen.

Begründung:

Anpassung an die Überschrift  
der neuen Anlage XIX.

3. Artikel 1 Nr. 4 (§ 19)

In Artikel 1 ist Nummer 4 wie folgt zu fassen:

4. § 19 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

"(1) Die Betriebserlaubnis ... (weiter wie Re-  
gierungsvorlage)."

b) In Absatz 2 werden in Satz 2 der Punkt durch  
ein Semikolon ersetzt und folgende Halbsätze ange-  
fügt:

"in diesem Fall hat der Führer des Fahrzeugs die  
besondere Betriebserlaubnis oder Bauartgenehmigung  
mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen  
zur Prüfung auszuhändigen; dies gilt nicht, wenn ein  
entsprechender Eintrag im Fahrzeugschein erfolgt ist."

Begründung:

Nach § 19 Abs. 2 Satz 2 StVZO braucht der Verfügungsberechtigte bei Änderungen nach Satz 1 keine erneute Betriebserlaubnis zu beantragen, wenn "für die an- oder eingebauten Teile einzeln eine besondere Betriebserlaubnis oder Bauartgenehmigung erteilt ist, deren Wirksamkeit nicht von einer Abnahme (§ 22) abhängt".

Sowohl bei der polizeilichen Überwachung als auch im Rahmen der Hauptuntersuchungen treten immer wieder Schwierigkeiten auf, weil der Fahrzeugführer in diesen Fällen nicht verpflichtet ist, die Betriebserlaubnis, Bauartgenehmigung oder einen Abdruck davon mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Dies ist jedoch notwendige Voraussetzung für eine im Interesse der Verkehrssicherheit gebotene wirksame Überwachung. Ersatzweise reicht die Dokumentation im Fahrzeugschein aus.

4. Artikel 1 Nr. 9 (§ 30a)

In Artikel 1 Nr. 9 ist in § 30a folgender Satz anzufügen:

"Sofern dies nicht möglich ist, müssen Veränderungen leicht erkennbar gemacht werden."

Begründung:

Notwendige Klarstellung.  
Die vorgesehene Fassung deckt nur konstruktive Maßnahmen ab, z. B. unlösbare Verbindungen und Abdeckungen oder Verwendung besonderer Werkstoffe. Diese Möglichkeiten sind häufig gerade bei den in der amtlichen Begründung aufgeführten elektronischen Mitteln nicht möglich. Statt dessen werden Plomben verwendet, die technische Veränderungen nicht erschweren, sondern nur leicht erkennbar machen.

5. Artikel 1 Nr. 10 (§ 32 Abs. 1)

In Artikel 1 Nr. 10 ist vor Buchstabe a folgender Buchstabe a<sub>0</sub> einzufügen:

'a<sub>0</sub>) Eingangs werden nach den Worten  
"Bei Kraftfahrzeugen und Anhängern" die Worte  
"einschließlich mitgeführter austauschbarer La-  
dungsträger (§ 42 Abs. 3)" eingefügt.'

Begründung:

Seit einiger Zeit haben verschiedene Hersteller neuartige Fahrzeugkombinationen in den Verkehr gebracht, die aus einem Zugfahrzeug mit einer Anhängerkupplung und einer zusätzlichen Sattelkupplung sowie einem dreiachsigen Anhänger mit Zuggabel bestehen, aber eine Länge von 18 m aufweisen. Bei diesen Fahrzeugen bildet der Aufbau, der als Wechselbehälter deklariert ist, mit dem Anhänger eine Einheit und liegt auf dem Zugfahrzeug auf. Durch diese Kombination wird die für Sattelkraftfahrzeuge nach § 32 Abs. 1 Nr. 3b künftig vorgeschriebene Länge von 15,5 m (bisher 15,0 m) umgangen. Dies führt zu Wettbewerbsnachteilen bei den Sattelkraftfahrzeugen. Durch die Änderungen wird sichergestellt, daß diese neuartigen Fahrzeugkombinationen den Sattelkraftfahrzeugen zugerechnet werden und damit die vorgeschriebene Fahrzeuglänge einzuhalten haben. Zugleich wird erreicht, daß als Kriterium für die Einstufung eines Fahrzeugs nicht die Verbindungseinrichtungen, sondern die Aufliegebelast und das Fahr- und Bremsverhalten entscheidend sind.

6. Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe b, bb (§ 32 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe b)

In Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe b ist Doppelbuchstabe bb wie folgt zu fassen:

'bb) In Buchstabe b werden nach der Klammer die Worte "und Kombinationen von Fahrzeugen nach Art eines Sattelkraftfahrzeugs" angefügt; die Längenangabe "15,0 m" wird ... (weiter wie Regierungsvorlage).'

Begründung:

Siehe Begründung zur Änderung von § 32 Abs. 1 (Ziffer 5).

7. Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe b, cc (§ 32 Abs. 1 Nr. 3)

In Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe b, cc sind in § 32 Abs. 1 Nr. 3 in dem neu eingefügten Satz 2 die Worte "bei ausgezogenen Ladestützen über sie" durch die Worte "über die Ladestützen" zu ersetzen.

Begründung:

Die Verordnung sollte keine bestimmten Konstruktionen vorschreiben. Ladestützen können nicht nur ausgezogen, sondern auch angesteckt, ausgeklappt, angeschraubt oder anderweitig befestigt werden.

8. Artikel 1 nach Nr. 10 (§ 32 Abs. 2)

In Artikel 1 ist nach Nummer 10 folgende Nummer 10a einzufügen:

- '10a. In § 32 Abs. 2 Satz 1 werden nach dem Wort  
"daß" die Worte  
"einschließlich mitgeführter austauschbarer Ladungs-  
träger (§ 42 Abs. 3)" eingefügt.'

Begründung:

Siehe Begründung zur Änderung von  
§ 32 Abs. 1 (Ziffer 5).

9. Artikel 1 Nr. 12 (§ 32b Abs. 1 und 2)

In Artikel 1 ist Nummer 12 wie folgt zu fassen:

'12. § 32b wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Worte  
"Kraftfahrzeuge und Anhänger"  
durch die Worte  
"Kraftfahrzeuge, Anhänger und Fahrzeuge mit austauschbaren Ladungsträgern"  
ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Der Unterfahrschutz ... (weiter wie Regierungsvorlage). "

Begründung:

Bei Fahrzeugen mit austauschbaren Ladungsträgern muß ebenfalls sichergestellt sein, daß ein Unterfahren verhindert wird.

10. Artikel 1 Nr. 13 Buchstabe a (§ 34 Abs. 3)

In Artikel 1 Nr. 13 ist Buchstabe a wie folgt zu fassen:

'a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 Nr. 3 Buchstabe a werden in Nummer 2 die  
Worte

"jedoch Kraftfahrzeuge mit zwei Doppel-  
achsen, deren Mitten mindestens vier  
Meter voneinander entfernt sind, 30,0 t"  
angefügt.

bb) Nach Satz 1 werden folgende Sätze eingefügt:

"Der Abstand zwischen ... (weiter wie  
Regierungsvorlage Buchstabe a)."

Begründung:

Für Lastkraftwagen mit zwei Doppel-  
achsen und einem zulässigen Gesamtge-  
wicht von 30,0 t besteht vornehmlich  
in der Bauwirtschaft und für den Trans-  
port schwerer Güter ein großes Interes-  
se. Durch sie wird der Güternahverkehr  
in die Lage versetzt, seine Leistung,  
gesamtwirtschaftlich gesehen, besser  
erfüllen zu können.

11. Artikel 1 Nr. 19 (§ 42)

In Artikel 1 ist Nummer 19 wie folgt zu fassen:

'19. § 42 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

"Anhängelast hinter ... (weiter wie Regierungsvorlage)".

b) In Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

"Austauschbare Ladungsträger, die Fahrzeuge miteinander verbinden oder Zugkräfte übertragen, sind Fahrzeugteile."

Begründung:

Siehe Begründung zur Änderung von § 32 Abs. 1 (Ziffer 5).

12. Artikel 1 Nr. 30 (§ 51c Abs. 1)

In Artikel 1 Nr. 30 sind in § 51c Abs. 1 die Worte

"innerhalb geschlossener Ortschaften" zu streichen.

Begründung:

Die Angabe ist in dieser Vorschrift überflüssig.

13. Artikel 1 Nr. 33 Buchstabe a (§ 53 Abs. 1 und 2)

In Artikel 1 Nr. 33 Buchstabe a ist in § 53 Abs. 1 und 2 jeweils die Angabe "1550 mm" durch die Angabe "1500 mm" zu ersetzen.

Begründung:

Anpassung an die geltenden EG-Richtlinien.

14. Artikel 1 Nr. 35 Buchstabe c (§ 54 Abs. 4 Nr. 4)

In Artikel 1 Nr. 35 Buchstabe c ist in § 54 Abs. 4 in der neu eingefügten Nummer 4 der letzte Satz zu streichen.

Begründung:

Es liegt im Interesse der Verkehrssicherheit, wenn das rückwärtige Signalbild auch in der gewohnten Form erhalten bleibt.

15. Artikel 1 Nr. 39 (§ 59 - Überschrift)

In Artikel 1 Nr. 39

ist vor dem Buchstaben a folgender Buchstabe a<sub>0</sub>  
einzufügen:

'a<sub>0</sub>) Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

"Fabrikschilder, sonstige Schilder, Fahrzeug-  
Identifizierungsnummer".

Begründung:

Berücksichtigung des geänderten  
Inhalts der Vorschrift und Anpas-  
sung an den in Artikel 1 Nr. 1  
Buchstabe i vorgesehenen Hinweis in  
der Inhaltsübersicht.

16. Artikel 1 Nr. 43 Buchstabe a (§ 69a Abs. 2)

In Artikel 1 Nr. 43 ist Buchstabe a wie folgt zu fassen:

'a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 9 wird nach Buchstabe f folgender  
Buchstabe f<sub>1</sub> eingefügt:

"f<sub>1</sub>) der besonderen Betriebserlaubnis oder  
Bauartgenehmigung nach § 19 Abs. 2  
Satz 2 Halbsatz 2,".

bb) Nach Nummer 10 wird folgende Nummer 10a eingefügt:

"10a. entgegen § 23 Abs. 6 Satz 1 die Verwen-  
dung eines Personenkraftwagens für dort  
genannte Personenbeförderungen nicht oder  
nicht rechtzeitig schriftlich anzeigt oder  
entgegen Satz 2 Halbsatz 2 den Fahrzeug-  
schein nicht vorlegt,".

Begründung:

Zu aa):

Notwendige Änderung als Folge  
der Änderung zu Artikel 1  
Nr. 4 (§ 19).

Zu bb):

Klarstellung des Gewollten und An-  
passung an die Gebotsnorm.

17. Artikel 1 Nr. 43 Buchstabe b, bb (§ 69a Abs. 3 Nr. 4)

In Artikel 1 Nr. 43 Buchstabe b, bb  
sind in § 69a Abs. 3 Nr. 4 nach den Worten  
"über die zulässigen Achslasten und Gesamtgewichte"  
die Worte "sowie über den Achsabstand"  
einzufügen.

Begründung:

Anpassung an den Wortlaut der  
Gebotsnorm.

18. Artikel 1 Nr. 43 Buchstabe b, cc (§ 69a Abs. 3 Nr. 7)

In Artikel 1 Nr. 43 Buchstabe b, cc  
ist in § 69a Abs. 3 Nr. 7 nach der Angabe "§ 35a Abs. 6 Satz 1"  
die Angabe "Halbsatz 1"  
einzufügen.

Begründung:

Genauere Bezeichnung der Gebotsnorm

19. Artikel 1 Nr. 43 Buchstabe b, ii (§ 69a Abs. 3 Nr. 18a)

In Artikel 1 Nr. 43 Buchstabe b, ii  
ist in § 69a Abs. 3 Nr. 18a die Angabe  
"§ 50 Abs. 1, 2 Satz 1, 6, 7"  
durch die Angabe "§ 50 Abs. 1, 2 Satz 1, 6 Halb-  
satz 2, Satz 7"  
zu ersetzen.

Begründung:

Genauere Bezeichnung der Gebots-  
norm.

20. Artikel 1 Nr. 43 Buchstabe b, ii (§ 69a Abs. 3 Nr. 18a)

In Artikel 1 Nr. 43 Buchstabe b, ii  
ist in § 69a Abs. 3 Nr. 18a die Angabe  
"Abs. 5, 6 Satz 1, 3 bis 6"  
durch die Angabe "Abs. 5, 6 Satz 1, 3, 4, 6"  
zu ersetzen.

Begründung:

§ 50 Abs. 6 Satz 5 enthält eine Er-  
laubnis, die sich nicht für eine Buß-  
geldbewehrung eignet, und ist des-  
halb von der Bußgeldbewehrung aus-  
zunehmen.

21. Artikel 1 Nr. 43 Buchstabe b, ii (§ 69a Abs. 3 Nr. 18e)

In Artikel 1 Nr. 43 Buchstabe b, ii  
ist in § 69a Abs. 3 Nr. 18e nach der Angabe  
"§ 52 Abs. 7 Satz 2 oder 3"  
die Angabe "Halbsatz 2" einzufügen.

Begründung:

Genauere Bezeichnung der Gebots-  
norm.

22. Artikel 1 Nr. 43 Buchstabe b, 11 (§ 69a Abs. 3 Nr. 20)

In Artikel 1 Nr. 43 Buchstabe b, 11  
ist in § 69a Abs. 3 Nr. 20 die Angabe  
"Nr. 4 Satz 1" durch die Angabe "Nr. 4"  
zu ersetzen.

Begründung:

Folge der Streichung des letzten  
Satzes in § 54 Abs. 4 Nr. 4.

23. Artikel 1 Nr. 43 Buchstabe c (§ 69a Abs. 4 Nr. 8)

In Artikel 1 Nr. 43 Buchstabe c  
ist in § 69a Abs. 4 Nr. 8 die Angabe  
"Abs. 6, 7 Satz 1 oder 3" durch die Angabe  
"Abs. 6 Halbsatz 1, Abs. 7 Satz 1 oder 3" zu ersetzen.

Begründung:

Genauere Bezeichnung der Gebots-  
norm.

24. Artikel 1 Nr. 44 Buchstabe b (§ 72 Abs. 2, Übergangs-  
bestimmungen zu § 22a Abs. 1 Nr. 12a (Rückfahrschein-  
werfer))

In Artikel 1 Nr. 44 Buchstabe b ist in den Übergangs-  
bestimmungen zu § 22a Abs. 1 Nr. 12a das Wort "Kraft-  
fahrzeugen" durch das Wort "Fahrzeugen" zu ersetzen.

Begründung:

Notwendige sachliche  
Berichtigung.

25. Artikel 1 Nr. 44 nach Buchstabe c (§ 72 Abs. 2, Übergangsbestimmungen zu § 23 Abs. 6)

In Artikel 1 Nr. 44 ist nach Buchstabe c folgender Buchstabe c1 einzufügen:

'c1) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 23 Abs. 1 letzter Satz (Verwendung der Bezeichnung "Personenkraftwagen") wird eingefügt:

"§ 23 Abs. 6 (Verwendung eines Personenkraftwagens für bestimmte Personenbeförderungen) tritt in Kraft am 1. Juli 1985

für Personenkraftwagen, die vor dem ... (Tag des Inkrafttretens der Verordnung) erstmals in den Verkehr gekommen sind."

Begründung:

Notwendige Übergangsfrist für die bei Inkrafttreten der Verordnung im Verkehr befindlichen Personenkraftwagen.

26. Artikel 1 Nr. 44 Buchstabe e (§ 72 Abs. 2, Übergangsbestimmungen zu § 30a)

In Artikel 1 Nr. 44 Buchstabe e sind in Nummer 1 der Übergangsbestimmungen zu § 30a nach dem Wort "Hilfsmotor" die Worte ", für Kleinkrafträder" einzufügen.

Begründung:

Notwendige Ergänzung im Hinblick auf § 18 Abs. 2 Nr. 4. Bei Kleinkrafträdern ist nach dieser Vorschrift die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit wie bei Fahrrädern mit Hilfsmotor auf 40 km/h begrenzt.

27. Artikel 1 Nr. 44 nach Buchstabe e  
(§ 72 Abs. 2, Übergangsbestimmungen zu § 32 Abs. 1)

In Artikel 1 Nr. 44 ist nach Buchstabe e folgender Buchstabe e<sub>1</sub> einzufügen:

'e<sub>1</sub>) Nach den neuen Übergangsbestimmungen zu § 30a (Änderung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit) wird eingefügt:

"§ 32 Abs. 1 (Abmessungen von Fahrzeugen und Zügen einschließlich austauschbarer Ladungsträger)

tritt in Kraft

am 1. März 1985 für Fahrzeuge und Züge mit austauschbaren Ladungsträgern, bei denen das jeweilige Trägerfahrzeug von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommt,

am 31. Dezember 1991 für andere Fahrzeuge und Züge mit austauschbaren Ladungsträgern."

Begründung:

Es sind Übergangsvorschriften erforderlich, um einerseits Produktionsumstellungen und andererseits eine angemessene wirtschaftliche Nutzung der Fahrzeuge zu ermöglichen. Die vorgeschlagenen Fristen sollen dabei den unterschiedlichen Interessenlagen in ausreichendem Maße Rechnung tragen.

28. Artikel 1 Nr. 44 nach Buchstabe e  
(§ 72 Abs. 2, Übergangsbestimmungen zu § 32 Abs. 1 Nr. 3  
Buchstabe b)

In Artikel 1 Nr. 44 ist nach Buchstabe e weiter folgender  
Buchstabe e<sub>2</sub> einzufügen:

'e<sub>2</sub>) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 32 Abs. 1 Nr. 1  
Buchstabe b (Breite von land- oder forstwirtschaftlichen  
Arbeitsgeräten) wird eingefügt:

"§ 32 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe b (Länge von Kombinationen  
von Fahrzeugen nach Art eines Sattelkraftfahrzeugs)

tritt in Kraft

am 1. März 1985 für Kombinationen, bei denen  
das jeweilige Trägerfahrzeug von diesem Tage  
an erstmals in den Verkehr kommt,

am 31. Dezember 1991 für andere Kombinationen  
von Fahrzeugen."

Begründung:

Siehe Begründung für die Übergangs-  
bestimmungen zu § 32 Abs. 1 (Ab-  
messungen von Fahrzeugen und Zü-  
gen einschließlich austausch-  
barer Ladungsträger).

29. Artikel 1 Nr. 44 nach Buchstabe e  
(§ 72 Abs. 2, Übergangsbestimmungen zu § 32 Abs. 2)

In Artikel 1 Nr. 44 ist nach Buchstabe e weiter folgender  
Buchstabe e<sub>3</sub> einzufügen:

'e<sub>3</sub>) Nach den neuen Übergangsbestimmungen zu § 32 Abs. 1 Nr. 3  
Buchstabe b (Länge von Kombinationen von Fahrzeugen  
nach Art eines Sattelkraftfahrzeugs) wird eingefügt:

"§ 32 Abs. 2 (Kurvenlauf von Kraftfahrzeugen und Zügen  
einschließlich mitgeführter austauschbarer Ladungsträ-  
ger)

tritt in Kraft

am 1. März 1985 für Fahrzeuge und Züge mit aus-  
tauschbaren Ladungsträgern, bei denen das je-  
weilige Trägerfahrzeug von diesem Tage an erst-  
mals in den Verkehr kommt,

am 31. Dezember 1991 für andere Fahrzeuge und  
Züge mit austauschbaren Ladungsträgern."

Begründung:

Siehe Begründung für die Übergangs-  
bestimmungen zu § 32 Abs. 1  
(Abmessungen von Fahrzeugen und  
Zügen einschließlich austausch-  
barer Ladungsträger).

30. Artikel 1 Nr. 44 Buchstabe f  
(§ 72 Abs. 2, Übergangsbestimmungen zu § 32b)

In Artikel 1 Nr. 44 sind in Buchstabe f bei den Übergangsbestimmungen zu § 32b (Unterfahrschutz) in Liste 1 nach den Worten  
"kommenden Fahrzeuge"  
die Worte  
"mit oder ohne austauschbarem Ladungsträger"  
einzufügen.

Begründung:

Die Einbeziehung der Fahrzeuge mit austauschbarem Ladungsträger in die Übergangsbestimmungen berücksichtigt, daß im Zuge der Anpassung an die geänderten Vorschriften konstruktive und produktionstechnische Änderungen erforderlich sind. Ein Weiterbetrieb von Einrichtungen nach derzeitigem Recht soll ermöglicht werden.

31. Artikel 1 Nr. 44 Buchstabe g (§ 72 Abs. 2, Übergangsbestimmungen zu § 34 Abs. 3)

In Artikel 1 Nr. 44 Buchstabe g ist in den Übergangsbestimmungen zu § 34 Abs. 3 das Datum "1. Januar 1986" durch das Datum "1. Juli 1985" zu ersetzen.

Begründung:

Die jetzt im Verkehr befindlichen Fahrzeugkombinationen wirken sich in ihrer Brücken- und Straßenbelastung derart schädigend aus, daß es nicht hingenommen werden kann, eine so lange Übergangsfrist zu gestatten. Wegen des gegenüber dem 30,0 t-4-Achs-Fahrzeug erhöhten Gesamtgewichts von 2,0 t dürfte weiterhin ein Anreiz für derartige Fahrzeugkombinationen bestehen, dem es entgegenzuwirken gilt. Eventuell auftretende Härten können durch Einzelregelungen beseitigt werden.

32. Artikel 1 Nr. 44 nach Buchstabe k  
(§ 72 Abs. 2, Übergangsbestimmungen zu § 42 Abs. 3 Satz 2)

In Artikel 1 Nr. 44 ist nach Buchstabe k folgender Buchstabe k<sub>1</sub> einzufügen:

'k<sub>1</sub>) Nach den Übergangsbestimmungen zu § 42 Abs. 2 (Anhängelast bei Anhängern ohne ausreichende eigene Bremse) wird eingefügt:

"§ 42 Abs. 3 Satz 2 (Behandlung austauschbarer Ladungsträger als Fahrzeugteile)

tritt in Kraft

am 1. März 1985 für austauschbare Ladungsträger auf Zügen, bei denen eines oder beide Einzelfahrzeuge von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommen,

am 31. Dezember 1991 für austauschbare Ladungsträger auf anderen Zügen."

Begründung:

Siehe Begründung für die Übergangsbestimmungen zu § 32 Abs. 1 (Abmessungen von Fahrzeugen und Zügen einschließlich austauschbarer Ladungsträger).

33. Artikel 1 Nr. 44 Buchstabe n (§ 72 Abs. 2, Übergangsbestimmungen zu § 47 Abs. 1 und Anlage XIV)

In den Übergangsbestimmungen zu § 47 Abs. 1 und Anlage XIV (Abgase) sind in Satz 1 zweiter Halbsatz die Worte

"nach dem 1. Oktober 1984"

durch die Worte

"nach dem ... (Tag des Inkrafttretens der Verordnung)" zu ersetzen.

Begründung:

Notwendige Folge aus dem später als ursprünglich vorgesehenen Inkrafttreten der Verordnung.

34. Artikel 1 Nr. 44 Doppelbuchstabe aa (§ 72 Abs. 2, Übergangsbestimmungen zu § 54 Abs. 4 Nr. 4)

In Artikel 1 Nr. 44 Doppelbuchstabe aa sind in den Übergangsbestimmungen zu § 54 Abs. 4 Nr. 4 (zusätzliche Blinkleuchten an Schulbussen) die Worte "für die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge" zu streichen.

Begründung:

Im Schülerverkehr werden erfahrungsgemäß überwiegend ältere Kraftomnibusse eingesetzt. Damit die für die Verkehrssicherheit bedeutsame Ausrüstung von Schulbussen mit zusätzlichen Blinkleuchten möglichst bald wirksam wird, ist eine Nachrüstung der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge notwendig.

35. Artikel 1 Nr. 44 Doppelbuchstabe ee (Übergangsbestimmungen für Muster)

In Artikel 1 Nr. 44 ist in Doppelbuchstabe ee in den Übergangsbestimmungen für Muster in Satz 1 vor dem Wort "Fahrzeugscheine" das Wort "Fahrzeugbriefe," einzufügen.

Begründung:

Notwendige Ergänzung.

36. Anhang 2, Anlage XVIII (§ 49 Abs. 2 und § 22)

In Anhang 2, Anlage XVIII (§ 49 Abs. 2 und § 22) ist in Nummer 2 Satz 5 zu streichen.

Begründung:

Die vorgesehene Beschränkung der Zuständigkeit zur Durchführung von Prüfungen für Austausch-Schalldämpferanlagen ist sachlich nicht zu begründen, da sowohl der Sachverstand des Prüfpersonals als auch die Ausstattung mit technischem Prüfgerät bei "Prüfungen zur Erteilung von Betriebserlaubnissen" einerseits "für die Erteilung einer Betriebserlaubnis für Austausch-Schalldämpferanlagen" andererseits identisch sind. Es ist deshalb unzumutbar, Herstellern von Austausch-Schalldämpferanlagen aufzuerlegen, die erforderlichen Prüfungen für das Genehmigungsverfahren ausschließlich beim TÜV Bayern oder TÜV Rheinland vornehmen lassen zu müssen.

Eine derartige einschränkende Verfahrensweise ist insbesondere für kleinere Hersteller solcher Anlagen mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden.

37. Anhang 5, Anlage XXI (§ 49 Abs. 3) Tabelle 1

In Anhang 5, Anlage XXI zu § 49 Abs. 3 ist in Tabelle 1 die Bezeichnung der Spaltenüberschriften wie folgt zu fassen:

| Motorleistung        |                                     |                     |   |
|----------------------|-------------------------------------|---------------------|---|
| weniger<br>als 75 kW | von 75 kW bis<br>weniger als 150 kW | 150 kW<br>oder mehr | " |

Begründung:

Notwendige sachliche Berichtigung.