

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

Neunten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs- Zulassungs-Ordnung

Punkt der 547. Sitzung des Bundesrates am 8. Februar 1985

Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP),
der Finanzausschuß (Fz),
der Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In),
der Ausschuß für Kulturfragen (K) und
der Rechtsausschuß (R)
empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80
Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

R 1. Eingangsworte

ält
An-
e von
. 9
In den Eingangsworten ist die Angabe
"§ 6 Abs. 1 Nr. 1"
durch die Angabe
"§ 6 Abs. 1 Nr. 1 und 3" zu ersetzen.

Begründung:

Um möglichen Zweifeln an der Tragfähigkeit der Ermächtigung für die in § 4 a Abs.3 vorgesehene Regelung zu begegnen, sollte die Verordnung auch auf § 6 Abs.1 Nr.3 StVG gestützt werden.

*Der Freistaat Bayern hat seinen Landesantrag - Drs. 502/2/84 - zurückgenommen.

R 2. Artikel 1 Nr. 2 (§ 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1)

Artikel 1 Nr. 2 ist wie folgt zu fassen:

'2. In § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 Halbsatz 1 wird nach dem Wort "beträgt" die Angabe "(Mofas)" eingefügt.'

Begründung:

Notwendige Klarstellung

R 3. Artikel 1 Nr. 3 und 7 Buchstabe a (§ 4a Abs. 1 Satz 1 und 2 und Absatz 2; § 69a Abs. 1 Nr. 4a)

a) In Artikel 1 Nr. 3 ist § 4 a wie folgt zu ändern:

aa) In Absatz 1 sind die Sätze 1 und 2 wie folgt zu fassen:

"Wer auf öffentlichen Straßen ein Mofa (§ 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1) führt, bedarf einer Mofa-Prüfbescheinigung (Muster 1 e). Die Mofa-Prüfbescheinigung ist von einer von der zuständigen obersten Landesbehörde bestimmten Stelle zu erteilen, wenn der Bewerber ihr gegenüber nachweist, daß er

1. ausreichende Kenntnisse der für den Führer eines Kraftfahrzeugs maßgebenden gesetzlichen Vorschriften hat und
2. mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen vertraut ist."

bb) In Absatz 2 ist die Bezeichnung "Absatz 1 Satz 1" durch die Bezeichnung "Absatz 1 Satz 2" zu ersetzen.

(noch Ziffer 3)

b) In Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a ist § 69 a Abs. 1 Nr. 4a wie folgt zu fassen:

"4 a. entgegen § 4 a Abs. 1 Satz 1 ein Mofa führt, obwohl er die dazu erforderliche Mofa-Prüfbescheinigung nicht hat,".

Begründung:

Notwendige Harmonisierung der materiell-rechtlichen Gebotsnorm mit der Bußgeldnorm.

R 4. Artikel 1 Nr. 3 (§ 4a Abs. 1 Satz 4)

Sachzusammenhang mit Ziff. 8

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 4 a Abs. 1 Satz 4 wie folgt zu fassen:

"Der Mofa-Prüfbescheinigung bedarf nicht, wer eine Fahrerlaubnis oder eine gültige ausländische Fahrerlaubnis hat; § 4 Abs. 2 Satz 2 gilt entsprechend."

Begründung:

Die Einführung des neuen Bußgeldtatbestandes "Führen eines Mofas ohne vorherigen Erwerb der Prüfbescheinigung" durch Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a muß zum Anlaß genommen werden, § 4a Abs. 1 Satz 4 in der Fassung des Entwurfs zu ändern. Nach § 4a Abs. 1 Satz 4 bedarf es einer Mofa-Prüfbescheinigung nicht, wenn ein Führerschein mitgeführt und zur Prüfung ausgehändigt wird. Statt auf das Mitführen des Führerscheins ist darauf abzustellen, ob ein Fahrer eine Fahrerlaubnis hat, um unangemessene Ergebnisse bei der Bußgeldentscheidung zu vermeiden. Verbliebe es bei der vorgeschlagenen Regelung, müßte in dem Falle, in dem ein Fahrerlaubnisinhaber ein Mofa führt, obwohl er seinen Führerschein vergessen hat, mit einem Bußgeld nach der neuen Bestimmung des § 69a Abs. 1 Nr. 4a belegt werden, also wegen unberechtigten Führens eines Mofas. Dies erscheint unangemessen, weil ein pflichtwidriges Verhalten nur darin zu sehen ist, daß der Fahrer seinen Führerschein vergessen hat.

Fz 5. Artikel 1 Nr. 3 (§ 4 a)

In Artikel 1 Nr. 3 sind in § 4 a Abs. 4 die Worte "einer öffentlichen Schule oder einer privaten Ersatzschule" durch die Worte "von in der Verkehrssicherheitsarbeit tätigen Einrichtungen" sowie die Worte "der Schule" durch die Worte "dieser Einrichtung" zu ersetzen.

Begründung:

Entgegen der Begründung zu der Verordnung sind mit der generellen Einführung von Mofakursen an Schulen nicht überschaubare finanzielle Mehrbelastungen für Länder und Gemeinden verbunden, vor allem durch die Kosten für

- die Beschaffung, Unterhaltung und Wartung der Übungsfahrzeuge einschließlich der Haftpflichtversicherung,
- das Freistellen von Lehrkräften vom Pflichtunterricht bzw. die Bezahlung zusätzlicher Lehrerstunden,
- die Beschulung der Lehrkräfte im fahrschulmäßigen Sinne,
- die Bereitstellung von Schulungsräumen und Unterrichtsmaterialien,
- die Erweiterung von Schulhöfen und das Anbringen von Markierungen auf dem Schulhof.

Außerdem führt die Einbeziehung der Schulen als Träger hoheitlicher Aufgaben in den wirtschaftlichen Wettbewerb im Zusammenhang mit kostengünstigen Ausbildungskursen zu Wettbewerbsnachteilen der Fahrschulen. Im übrigen ist die Durchführung von Mofakursen mit dem staatlichen Bildungsauftrag der Schulen nur schwer in Einklang zu bringen.

Ober die notwendige Anerkennung der Ausbildungskurse durch die oberste Landesbehörde bleibt die Möglichkeit erhalten, daß in einzelnen Fällen auch Schulen Ausbildungskurse durchführen.

R 6. Artikel 1 Nr. 3 (§ 4a Abs. 5)

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 4 a Abs. 5 Halbsatz 1
wie folgt zu fassen:

"Wer die Mofa-Prüfbescheinigung noch nicht erworben
hat, darf ein Mofa auf öffentlichen Straßen führen,
wenn er von einem zur Mofa-Ausbildung berechtigten
Fahrlehrer beaufsichtigt wird;".

Begründung:

Durch die vorgeschlagene Formulierung
wird der Widerspruch ausgeräumt, der
darin besteht, daß bei einer ent-
sprechenden Geltung des § 6 Abs. 1
nur die - unter Umständen nicht zum
Tragen kommende - Verantwortlichkeit
des Fahrlehrers bestünde, während der
vorgesehene § 4 a Abs. 5 Halbsatz 2
ausnahmslos fingiert, daß der Fahr-
lehrer Führer des Mofa ist.

R 7. Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b (§ 69a Abs. 1 Nr. 4b)

In Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b
ist in Nummer 4 b nach der Angabe "§ 4 a Abs. 3 Satz 1"
die Angabe "Halbsatz 1"
einzufügen.

Begründung:

Notwendige Klarstellung durch Prä-
zisierung der Verweisung.

R

8. Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe e (§ 69a Abs. 1 Nr. 5)

Sachzusammenhang mit
Ziff. 4

In Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe e sind die Doppelbuchstaben aa und bb durch die folgenden Doppelbuchstaben aa bis cc zu ersetzen:

'aa) In Buchstabe a werden nach der Angabe "§ 4 Abs. 2 Satz 2," die Worte eingefügt "auch in Verbindung mit § 4 a Abs. 1 Satz 4 Halbsatz 2,";

bb) nach Buchstabe a ... - im folgenden wie Doppelbuchstaben aa der Vorlage -;

cc) die bisherigen ... - im folgenden wie Doppelbuchstaben bb der Vorlage -.'

Begründung:

Im Hinblick auf die in Artikel 1 Nr. 3 vorgenommene Änderung des § 4 a Abs. 1 Satz 4 muß § 69 a Abs. 1 Nr. 5 Buchstabe e ergänzt werden, um die Fälle zu erfassen, in denen beim Führen eines Mofas der Führerschein nicht mitgeführt oder nicht zur Prüfung ausgehändigt wird.

VP

In

Bei Annahme
entfällt
Ziff. 1

9. Artikel 2 - neu - sowie zu weiteren Vorschriften

a) Nach Artikel 1 ist folgender neuer Artikel 2 einzufügen:

"Artikel 2

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

In § 21 a Abs. 2 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S. 38), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 6. Juli 1984 (BGBl. I S. 889), wird Satz 2 gestrichen."

(noch Ziffer 9)

b) Als Folge ist die Verordnung weiter wie folgt zu ändern:

aa) Die Überschrift ist wie folgt zu fassen:

"Vierte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften".

bb) Im Eingangssatz ist das Zitat
"§ 6 Abs. 1 Nr. 1"
durch das Zitat
"§ 6 Abs. 1"
zu ersetzen.

cc) Artikel 1 erhält folgende Überschrift:

"Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung".

dd) Die bisherigen Artikel 2 und 3 werden Artikel 3 und 4 und erhalten folgende Überschriften:

- Artikel 3:
"Berlin-Klausel",
- Artikel 4:
"Inkrafttreten ".

(noch Ziffer 9)

Begründung:

Aus pädagogischen Gründen ist es geboten, zeitgleich mit der Einführung einer theoretischen und praktischen Ausbildung als Voraussetzung für den Erwerb der Mofa-Prüfbescheinigung die Schutzhelmtragepflicht für Kraftradfahrer und ihre Beifahrer auf die Mofa-Fahrer auszuweiten.

Die Zweckmäßigkeit einer Helmtragepflicht für Mofa-Fahrer ist unbestritten. Das Verkehrssicherheitsprogramm 1984 der Bundesregierung (Bundestags-Drucksache 10/1449 S. 19 Nr. 34) spricht sich für diese Maßnahme aus, nachdem Untersuchungen des HUK-Verbandes und der Bundesanstalt für Straßenwesen ergeben haben, daß dadurch die Unfallfolgen erheblich reduziert werden können. 1982 sind 357 Mofa-Fahrer getötet, 7.493 schwer und 15.094 leicht verletzt worden. Nach den genannten Untersuchungen haben Mofa-Fahrer in über 50 % der Unfälle auch Kopfverletzungen; bei einer 100 %igen Helmtragequote würden sich die kopfbezogenen Unfallfolgen um ca. 25 % und der Anteil der Kopfverletzungen an tödlichen und schweren Unfallfolgen sogar um 70 % reduzieren.

Bei der bisher auf freiwilliger Basis durchgeführten Mofa-Ausbildung auf der Grundlage sowohl des von der Bundesanstalt für Straßenwesen, dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände entwickelten Kursus "50 Kubik" als auch bei dem vergleichbaren "Mofa-Kurs in Schulen" der Deutschen Verkehrswacht ist das Tragen eines Schutzhelmes Voraussetzung für die Teilnahme.

Es wäre pädagogisch nicht sinnvoll und dem Bestreben zur Verbesserung der Verkehrssicherheit abträglich, wenn im Rahmen einer vorgeschriebenen Ausbildung einerseits das Tragen des Schutzhelmes gefordert werden würde, andererseits aber der Schüler dahin aufgeklärt werden müßte, daß gegenwärtig für Mofa-Fahrer ein Helm noch nicht vorgeschrieben sei. Deswegen fordert auch die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, daß zeitgleich mit der Einführung einer verbindlichen Mofa-Ausbildung § 21 a Abs. 2 Satz 2 StVO, durch den die Mofa-Fahrer von der Helmtragepflicht ausgenommen werden, aufgehoben wird.

(noch Ziffer 9)

Der Bundesminister für Verkehr hat bei den Bund-/Länderberatungen des Verordnungsentwurfes erklärt, daß beabsichtigt sei, den § 21 a Abs. 2 Satz 2 StVO bei der nächsten Änderung der StVO aufzuheben. Gegenwärtig ist ein entsprechender Entwurf noch nicht soweit beraten, daß erwartet werden kann, daß eine solche Verordnung bereits zum 1.4.1985 in Kraft tritt. Deswegen ist es erforderlich, die Einführung der Helmtragepflicht für Mofa-Fahrer im Rahmen der vorgelegten Verordnung zu regeln.

Eine Richtlinie für Mindestanforderungen gibt es gegenwärtig noch nicht. Dies ist jedoch kein Grund, von der Einführung einer Helmtragepflicht abzusehen. Die geltende Regelung für Kraftrad-Fahrer ist auch zu einem Zeitpunkt eingeführt worden, als es noch keine Richtlinie über Mindestanforderungen an Schutzhelme gab. Geeignete leichte Helme sind zu zumutbaren Preisen (ab ca. 60,- DM für einen sog. Jethelm und ab ca. 100,- DM für einen sog. Integralhelm) im Handel vorhanden. Etwa 25 % der Mofa-Fahrer benutzen bereits freiwillig einen solchen Helm.

Zur Einführung der Schutzhelmtragepflicht ist es lediglich erforderlich, in § 21 a Abs. 2 StVO den Satz 2 zu streichen, so daß die bisherige Ausnahme entfällt. Ohne daß es einer weiteren Änderung bedarf, ist die Einbeziehung der Mofa-Fahrer in die Regelung des § 21 a Abs. 2 StVO nach § 49 Abs. 1 Nr. 20 a StVO bußgeldbewehrt.

Da die Verordnung damit sowohl Änderungen der StVO als auch der StVZO enthält, ist ihre Überschrift redaktionell neu zu fassen und die Bezeichnung der Ermächtigungsgrundlage zu erweitern, indem die Verordnung auf § 6 Abs. 1 StVG insgesamt gestützt wird.

Die weiteren Änderungen sind lediglich redaktioneller Art.

10. Artikel 3 (alt)

In Artikel 3 sind die Worte
"ersten Tag des auf die Verkündung folgenden dritten
Kalendermonats"
durch das Datum
"1. Oktober 1985"
zu ersetzen.

Begründung:

Ein Inkrafttreten der neuen Mofa-Ausbildungsregelungen (bisher war als Inkrafttretenstermin der 1. April 1985 vorgeschlagen worden) kurz vor Ende des Schuljahres sollte vermieden werden. Es ist daher angebracht, den Termin auf den 1. Oktober 1985 hinauszuschieben. Dadurch haben alle Betroffenen ausreichend Gelegenheit, sich auf die neuen Vorschriften einzustellen.

VP
In

11. Anhang (Anlage XXII)

In der Anlage XXII ist in Nummer 2.3 das Wort
"jedem"
durch die Worte
"für bis zu zwei"
zu ersetzen.

Begründung:

Wesensmerkmal der Gruppenausbildung ist, daß nicht alle Teilnehmer gleichzeitig aktiv sind, sondern Übungen der anderen Gruppenmitglieder beobachten und aus deren Fehlern lernen. Daher ist es ausreichend, wenn für jeweils 2 Bewerber ein Mofa zur Verfügung steht. Dies trägt dazu bei, den Aufwand der Fahrschulen und damit auch die Kostenbelastung des Bewerbers gering zu halten.

Die Gruppenausbildung mit 4 Mofas könnte zudem organisatorische Probleme aufwerfen, da die Mofas von der Fahrschule zu geeigneten Übungsflächen transportiert werden müssen.