

20.02.84

VP - In - R**Verordnung**

des Bundesministers für Verkehr

Siebte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-
Zulassungs-Ordnung**A. Zielsetzung**

Durch den Einbau zusätzlicher Einrichtungen zur Erhöhung der Sicherheit und zum Schutze der Umwelt sowie durch Einbauten zur Erhöhung des Komforts ist das Leergewicht von Kraftomnibussen gestiegen. Hinzu kommt die notwendige Anpassung der im bisherigen § 34a StVZO enthaltenen durchschnittlichen Gewichtsdaten für Fahrgäste und ihr Gepäck, die entsprechend den tatsächlichen Gegebenheiten erhöht werden müssen.

Beides hat bei gleichgebliebenem zulässigem Gesamtgewicht zu einer Verminderung des für Fahrgäste zur Verfügung stehenden Gewichtsanteils und damit zur verstärkten Erteilung von Ausnahmegenehmigungen von den geltenden Vorschriften oder aber zu illegalen Gewichtsüberschreitungen geführt.

Durch die Erhöhung der zulässigen Achslast von 10,0 t auf 11,0 t, des zulässigen Gesamtgewichts zweiachsiger Kraftomnibusse von 16,0 t auf 17,6 t bei gleichzeitiger Neufassung der Besetzungsvorschriften und der Aufnahme fahrzeugtechnischer Anforderungen zur straßenschonenden Bauweise sollen die Vorschriften an den gegenwärtigen Stand angepaßt werden.

B. Lösung

Änderung der Vorschriften der §§ 34 und 34a StVZO.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Die vorgesehenen Maßnahmen können im Einzelfall bei Kraftomnibussen, die die erhöhten Gewichtswerte nutzen und den fahrzeugtechnischen Anforderungen nicht schon heute entsprechen, zu höheren Einzelpreisen führen, die aber im Verhältnis zum Gesamtpreis der Fahrzeuge unbedeutend sein dürften. Insgesamt gesehen sind Auswirkungen der vorgesehenen Maßnahmen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau nicht zu erwarten.

Kosten für Bund, Länder und Gemeinden infolge höherer Straßenerhaltungskosten sind z.Z. nicht quantifizierbar. Eventuell auftretende zusätzliche Kosten, die mit den geänderten Besetzungsvorschriften einhergehen könnten, werden nicht erwartet.

20.02.84

VP - In - R

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Siebte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-
Zulassungs-Ordnung

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
14 (34) - 920 01 - Str 110/84

Bonn, den 17. Februar 1984

An den
Herrn Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr
zu erlassende

Siebte 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)

Siebte Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Vom

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, der durch Artikel 1 Nr. 5 des Gesetzes vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413) zuletzt geändert worden ist, wird 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 Sechste Verordnung vom 15. Mai 1983 (BGBl. I S. 602), wird wie folgt geändert:

...

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Der Hinweis auf § 34a erhält folgende Fassung

"Besetzung und Beladung von Kraftomnibussen"

b) Nach dem Hinweis auf Anlage XI werden folgende Hinweise eingefügt:

"Fahrzeugtechnische Anforderungen an Kraftomnibusse ... XII

Zulässige Zahl von Sitzplätzen und Stehplätzen
in Kraftomnibussen XIII

2. In § 34 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

"(3a) Bei zweiachsigen Kraftomnibussen mit einer Fahrgast-
ebene dürfen, sofern die fahrzeugtechnischen Anforderungen
der Anlage XII eingehalten sind, abweichend von Absatz 3
die zulässige Einzelachslast 11,0 t und das zulässige
Gesamtgewicht 17,6 t und bei dreiachsigen Kraftomnibussen
mit einer Fahrgastebene, die als Gelenkfahrzeuge gebaut
sind, die zulässige Einzelachslast einer Antriebsachse
11,0t betragen."

3. § 34a wird wie folgt gefaßt:

"§ 34a

Besetzung und Beladung von Kraftomnibussen

(1) In Kraftomnibussen dürfen nicht mehr Personen befördert werden, als im Fahrzeugschein Plätze ausgewiesen sind.

(2) Kraftomnibusse müssen so beschaffen sein, daß das zulässige Gesamtgewicht und die zulässigen Achslasten durch das Gewicht der beförderten Personen und des zugeladenen Gepäcks nicht überschritten werden können; dies ist durch geeignete bauliche Maßnahmen sicherzustellen.

(3) Bei der Berechnung der zulässigen Zahl der Plätze sind die in Anlage XIII angegebenen Durchschnittswerte anzusetzen. Die errechnete Zahl der Plätze ist im Fahrzeugschein getrennt nach Sitzplätzen und Stehplätzen einzutragen.

(4) Auf Antrag des Verfügungsberechtigten oder auf Grund anderer Vorschriften kann abweichend von der nach Absatz 3 errechneten zulässigen Zahl der Plätze eine auf die Einsatzart der Kraftomnibusse abgestimmte verminderte Platzzahl festgelegt werden.

(5) Für Stehplätze müssen geeignete Halteeinrichtungen in ausreichender Anzahl vorhanden sein. Die Halteeinrichtungen müssen so beschaffen und angeordnet sein, daß sie auch von Kindern benutzt werden können.

(6) Werden Kraftomnibusse im Gelegenheitsverkehr nach § 46 des Personenbeförderungsgesetzes eingesetzt, so finden die Absätze 2 bis 5 keine Anwendung.

4. § 69a Abs. 3 Nummer 5 wird wie folgt geändert:

"5. des § 34 a Abs. 1, 2 oder 5 Satz 1 über die Besetzung und Beladung von Kraftomnibussen;".

5. In § 72 Abs. 2 werden die Übergangsbestimmungen zu § 34a (Besetzung von Kraftomnibussen) aufgehoben.

6. Nach der Anlage XI werden die im Anhang wiedergegebenen Anlagen XII und XIII eingefügt.

Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 3 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090) auch im Land Berlin.

Artikel 3

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

Bonn, den 198
Der Bundesminister für Verkehr

Anhang

Anlage XII

(§34 Abs. 3a)

Fahrzeugtechnische Anforderungen an Kraftomnibusse

(1) Anwendungsbereich

Die Anlage gilt für zweiachsige Kraftomnibusse mit einer Fahrgastebene, bei denen eine zulässige Achslast von mehr als 10,0 t und ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 16,0 t in Anspruch genommen werden. Die Anlage gilt für Kraftomnibusse mit einer Fahrgastebene, die als dreiachsige Gelenkfahrzeuge gebaut sind, entsprechend, wenn für eine Antriebsachse eine zulässige Achslast von mehr als 10,0 t in Anspruch genommen wird. Kraftomnibusse mit einer Fahrgastebene sind solche, in denen die Fahrgäste ausschließlich auf einer Ebene befördert werden, und die nicht als sogenannte Eineinhalbdeck-Kraftomnibusse oder Doppeldeck-Kraftomnibusse gebaut sind.

(2) Die in Absatz 1 genannten Fahrzeuge müssen folgenden Fahrzeugtechnischen Anforderungen zur straßenschonenden Bauweise genügen:

- a) Luftfederung zwischen Aufbau und Fahrwerk,
- b) Doppelbereifung (Zwillingsbereifung) der Achse, deren zulässige Einzelachslast mehr als 10,0 t beträgt;

bei Kraftomnibussen, die im Gelegenheitsverkehr nach § 46 des Personenbeförderungsgesetzes eingesetzt werden, Doppelbereifung, unter Verwendung von Reifen mit einer Federzahl von höchstens 115 da N/mm im Arbeitspunkt bei 2,75 t Reifenlast;

unter Berücksichtigung des zulässigen Gesamtgewichts

- c) rechnerische Eigenschwingungszahl des Kraftomnibusaufbaus mit Achsführungseinfluß von nicht mehr als 1,5 Hz,
- d) mittlere Dämpfung zwischen Kraftomnibusaufbau und Fahrwerk durch hydraulische Stoßdämpfer von $D \geq 0,25$ (Lehr'sches Dämpfungsmaß).

Zulässige Zahl von Sitzplätzen und Stehplätzen
in Kraftomnibussen

1) Anwendungsbereich

Diese Anlage gilt für Kraftomnibusse, wenn sie nicht im Gelegenheitsverkehr nach § 46 des Personenbeförderungsgesetzes eingesetzt sind.

2) Berechnung der zulässigen Zahl von Sitzplätzen und Stehplätzen

a) Bei der Berechnung der zulässigen Zahl der Plätze sind unter Berücksichtigung des Leergewichts, des zulässigen Gesamtgewichts und der zulässigen Achslasten des Fahrzeugs folgende Durchschnittswerte anzusetzen:

1. 68 kg als Personengewicht,
2. 544 kg/m^2 als spezifischer Belastungswert für Stehplatzflächen,
3. 100 kg/m^3 als spezifischer Belastungswert für Gepäckräume,
4. 75 kg/m^2 als spezifischer Belastungswert für Dachgepäckflächen.

b) Das für die Gepäckbeförderung zu berücksichtigende Gewicht kann sowohl ganz als auch in einem im Fahrzeugschein festgelegten Anteil zusätzlich zu der nach Abschnitt a) zulässigen Zahl der Plätze für die Personenbeförderung nutzbar gemacht werden, wenn der entsprechende Gepäckraum beim Betrieb der Kraftomnibusse nicht für die Gepäckbeförderung genutzt wird.

Begründung

Allgemeines

Durch die Verordnung werden die Einzelvorschriften über die zulässigen Achslasten und zulässigen Gesamtgewichte von Kraftomnibussen, die bestimmten fahrzeugtechnischen Anforderungen zur straßenschonenden Bauweise genügen, sowie die Vorschriften über die Besetzung und Beladung von Kraftomnibussen geändert.

Zu den Einzelbestimmungen

1 Zu Artikel 1 Nr. 1 (Inhaltsübersicht)

Die Inhaltsübersicht ist an die Änderungen angepaßt worden.

2 Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 34 Abs. 3a) und Nr. 6 (Anlage XII)

Durch den Einbau zusätzlicher Einrichtungen zur Erhöhung der Sicherheit und zum Schutze der Umwelt (zum Beispiel: Erhöhung der Aufbaufestigkeit, Einbau von Retardern, Motorraumkapselung) sowie durch Einbauten zur Erhöhung des Komforts (zum Beispiel: Geräusch- und Wärmeisolierung im Fahrzeug, verbesserte Fahrgastinformationseinrichtungen, verbesserte Heizung und Lüftung, Einbau von Toiletten, Klimaanlage und Kühlschränken) ist das Leergewicht von Kraftomnibussen gestiegen. Da das zulässige Gesamtgewicht bislang nicht geändert worden ist, führt dies theoretisch zu einer Verminderung des für Fahrgäste zur Verfügung stehenden Gewichtsanteils. Durch eine zwischen den Ländern vereinbarte bundeseinheitliche Erteilung der sogenannten 5 %-Ausnahmegenehmigungen auf 10,5 t zulässige Achslast und 16,8 t zulässiges Gesamtgewicht wurde diesem Gesichtspunkt Rechnung getragen. So waren bei ca. 50 % bis 60 % der im ersten Halbjahr 1983 neu in den Verkehr gekommenen Kraftomnibusse, die der Gewichtskategorie 16,0 t/10,0 t zuzuordnen sind, Ausnahmegenehmigungen erforderlich. Bei den übrigen Kraftomnibussen, bei denen zusätzliche Einrichtungen, die das Leergewicht erhöhen, fehlten, wurden die zulässigen

Gewichtswerte von 10,0 t und 16,0 t rein rechnerisch eingehalten. Gewichtsmessungen an im Einsatz befindlichen Kraftomnibussen machten deutlich, daß bei Ausschöpfung der nach § 34a StVZO maximal möglichen Besetzung und Beladung der Fahrzeuge die durch Ausnahmegenehmigungen zugestandenen Gewichtswerte dennoch überschritten werden. Die Gründe hierfür sind eindeutig. Die im bisherigen § 34a StVZO für Fahrgäste und ihr (Reise-)Gepäck zugrunde gelegten durchschnittlichen Gewichtsdaten entsprechen nicht mehr den tatsächlichen Gegebenheiten, sie sind zu niedrig. Dadurch ergeben sich (unzulässige) Gewichtsüberschreitungen, ohne daß die Zahl der beförderten Personen überschritten wird. Die Gewichtsdaten müssen daher neu festgesetzt, d.h. nach oben korrigiert werden. Um den bisherigen Besitzstand zu wahren und keine Verringerung der bisherigen und im Betrieb genutzten Platzzahlen vornehmen zu müssen, ist, unter Berücksichtigung der durch Forschungsergebnisse bestätigten durchschnittlichen Gewichtsdaten für Fahrgäste und deren Gepäck (§ 34a), die Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts auf 17,6 t und damit aus fahrzeugtechnischen Gründen auch der zulässigen Achslasten auf 11,0 t erforderlich. Damit jedoch die mit einer Erhöhung der Gewichtsdaten einhergehende straßenschädigende Wirkung auf ein vertretbares Maß vermindert wird, darf die mit dieser Verordnung vorgesehene Anhebung der Gewichte und Achslasten nur in Anspruch genommen werden, wenn die durch Forschungsergebnisse bestätigten fahrzeugtechnischen Anforderungen der neuen Anlage XII eingehalten werden. Da einerseits der Besitzstand gewahrt werden soll, andererseits aber den Kraftomnibus-Verkehrsunternehmen im Hinblick auf die Konkurrenzsituation bei der Personenbeförderung auf der Straße bzw. der Schiene gegenüber der Deutschen Bundesbahn keine Vorteile einzuräumen sind, wurde die Erhöhung der Gewichtswerte auf zweiachsige Kraftomnibusse mit einer Fahrgastebene beschränkt. Für dreiachsige Gelenkkraftomnibusse gelten die Ausführungen entsprechend, eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichtes (§ 34 Abs. 3

Nr. 3 Buchstabe b StVZO) ist hiermit nicht verbunden. Die (nationale) Erhöhung der zulässigen Achslasten und der zulässigen Gesamtgewichte bei Kraftomnibussen durch Änderung der StVZO ist möglich, weil im Rahmen der Bemühungen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) zur Harmonisierung der Abmessungen und Gewichte von Nutzfahrzeugen diese Fahrzeuge dort bewußt ausgenommen worden sind. Eine Erhöhung der Gewichtswerte für Nutzfahrzeuge zur Güterbeförderung ist dagegen nur über eine entsprechende EWG-Richtlinie möglich. Wegen der Besonderheiten bei Kraftomnibussen und ihrer im Vergleich zu Nutzfahrzeugen zur Güterbeförderung erheblich geringeren Anzahl ist in der vorgesehenen Regelung auch kein Präjudiz für eine EG-einheitliche Lösung bei den sonstigen Nutzfahrzeugen zu sehen.

3 Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 34a) und Nr. 6 (Anlage XIII)

Die sicherheitstechnischen Ziele der bisherigen Vorschriften des § 34a sind materiell unverändert in die Neufassung übernommen worden (Absätze 1 und 2). Die für die Auslegung der Kraftomnibusse relevanten durchschnittlichen Belastungswerte sind jedoch den tatsächlichen Gegebenheiten angepaßt worden. Nicht aufgenommen wurde die nach den bisherigen Vorschriften des § 34a Abs. 2 mögliche gesonderte Kinderplatzberechnung. Eine Umfrage ergab, daß gesonderte Platzberechnungen für Kinder nicht vorgenommen wurden. Die bisherigen Vorschriften des § 34a Abs. 5 sind ebenfalls entbehrlich, da die Vorschriften des § 40 Abs. 1 auch für im Kraftomnibus eingebaute Scheiben gelten.

Eine wesentliche sachliche Änderung enthält Absatz 3, in dem gegenüber den früheren Werten die personenbezogenen Gewichtsdaten angehoben und die spezifischen Lastannahmen für Stehplätze verringert wurden. Außerdem sind aus rechtssystematischen Gründen diese bisher in Richtlinien enthaltenen spezifischen Lastannahmen für Stehplatzflächen über die Anlage XIII in die StVZO aufgenommen worden. Die Aufnahme durchschnittlicher Belastungswerte

für vorhandene Gepäckräume und Dachgepäckflächen erfolgte in Anlehnung an internationale Vorschriften. Forschungsergebnisse sowie Meß- und Zählversuche haben ergeben, daß bei Zugrundelegung der in Anlage XIII für Stehplätze festgelegten spezifischen Flächenlast in Verbindung mit dem ebenfalls angegebenen Personendurchschnittsgewicht Kraftomnibusse, die im Linienverkehr eingesetzt sind, im praktischen Einsatz mangels Platzangebot nicht überbesetzt werden können; die nach den bisherigen Vorschriften des § 34a Abs. 6 erforderliche Angabe der höchstzulässigen Fahrgastzahlen im Kraftomnibus ist somit entbehrlich.

Durch die Möglichkeit der Nutzbarmachung des Gepäckgewichtsanteils für die Personenbeförderung soll unterschiedlichen Einsatzarten der Kraftomnibusse Rechnung getragen werden (Anlage XIII Nummer 2b). Normalerweise wird eine derartige Erhöhung der Platzzahlen durch zusätzliche Stehplätze möglich sein; die bei Stehplatzzulassung zu erfüllenden Vorschriften gelten entsprechend.

Die bisherige Vorschrift des § 34a Abs.3, wonach, mit Ausnahme des Gelegenheitsverkehrs nach § 46 des Personenbeförderungsgesetzes, 3 Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensalter auf zwei nebeneinander liegenden Sitzplätzen befördert werden durften, ist in die Neufassung nicht aufgenommen worden, da sie bei gemischtem Fahrgastaufkommen bisher ohne praktische Bedeutung geblieben ist und im übrigen ihre Einhaltung einen hohen Kontrollaufwand erforderlich macht.

Obwohl bereits durch die Neufestsetzung der personenbezogenen Durchschnittswerte gemäß Anlage XIII die Stehplatzzahlen gegenüber dem derzeitigen Stand nicht unwesentlich verringert werden und damit der Bundesrats-Entschließung vom 21.03.1980 (Drucksache 74/80) im Rahmen der StVZO Rechnung getragen wird, soll auch weiterhin die Möglichkeit erhalten bleiben, von der zulässigen Platzzahl nach unten abzuweichen, um den

besonderen, sich aus der betrieblichen Einsatzart der Fahrzeuge ergebenden Bedürfnissen Rechnung tragen zu können (Absatz 4). Derartige zusätzliche Verminderungen der Stehplatzzahlen werden überall dort angebracht sein, wo eine ständige Höchstbesetzung der Kraftomnibusse zu beobachten ist, die sich nicht mit der Einsatzart der Fahrzeuge verträgt. Anwendungsfälle dieser Vorschrift werden sich insbesondere bei der Beförderung von Schulkindern im freigestellten Schülerverkehr ergeben. Für diese Verkehre strebt der Bundesminister für Verkehr im übrigen einen gemeinsam mit den Ländern zu erarbeitenden bundeseinheitlichen Anforderungskatalog an, der die Sicherheit und Beförderungsbedingungen dieses Verkehrs weiter verbessern soll.

Die Vorschrift des Absatzes 5 entspricht im wesentlichen der bisherigen Festlegung. Allerdings ist dafür Sorge zu tragen, daß Anzahl und Lage der "geeigneten Halteeinrichtungen" abgestimmt sein müssen auf die Zahl der Stehplätze.

Die Regelungen der Absätze 2 bis 5 sind bei Kraftomnibussen, die im Gelegenheitsverkehr eingesetzt werden, entbehrlich, weil dort über die im Fahrzeugschein festgelegte Zahl der Plätze der für das Reisegepäck verbleibende Nutzlastanteil bestimmbar ist. Dies stellt Absatz 6 klar. Da in Kraftomnibussen, die für den Gelegenheitsverkehr gebaut sind, die in den übrigen Kraftomnibussen zum Schutze vor Übersetzung und Überladung vorgesehenen technischen Hilfsmittel in Form baulicher Maßnahmen (z.B. durch Einschränkung der Stehplatzfläche) entfallen, sind Halter und Fahrzeugführer solcher Fahrzeuge in besonderem Maße gehalten, eigenverantwortlich die Einhaltung der Vorschriften des § 23 StVO und § 31 StVZO sicherzustellen.

4 Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 69a Abs. 3 Nr. 4 und Nr. 5)

Die Änderungen in der Bußgeldvorschrift des § 69a enthalten die redaktionelle Anpassung an die geänderten Vorschriften des § 34a. Eine Bußgeldbewährung von § 34a Abs. 5 Satz 2 wird nicht für erforderlich gehalten.

III Zu Artikel 2

Diese Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

IV Zu Artikel 3

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

06.04.84

Beschluß

des Bundesrates

zur

Siebten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-
Zulassungs-Ordnung

Der Bundesrat hat in seiner 534. Sitzung am 6. April 1984 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes mit den aus der Anlage ersichtlichen Änderungen zuzustimmen.

Anlage

Ä n d e r u n g e n
der
Siebten Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

1. Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a (Inhaltsübersicht StVZO),
Nr. 3 (§ 34a StVZO, Überschrift),
Nr. 4 (§ 69a Abs. 3 Nr. 5 StVZO)

- a) In Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a
ist das Wort "Beladung"
durch das Wort "Beschaffenheit"
zu ersetzen.
- b) In Artikel 1 Nr. 3 ist in der Überschrift
zu § 34a das Wort "Beladung"
durch das Wort "Beschaffenheit"
zu ersetzen.

c) Artikel 1 Nr. 4 ist wie folgt zu fassen:

'4. § 69 a Abs. 3 Nr. 5 erhält folgende Fassung:

"5. des § 34 a Abs. 1 über die Besetzung oder
des § 34a Abs. 2, 5 Satz 1 oder Absatz 5a über die
Beschaffenheit von Kraftomnibussen;"

Begründung zu a bis c:

Die in § 69 a Abs. 3 Nr. 5 bewehrten Normen enthalten keine Vorschriften über die Beladung von Kraftomnibussen. Vielmehr betreffen § 34 a Abs. 1 die Besetzung, Abs. 2 und 5 Satz 1 die Beschaffenheit von Kraftomnibussen. Auch die übrigen Vorschriften des § 34 a enthalten keine Vorschriften über die Beladung. Dem ist durch Änderung des Inhaltsverzeichnisses und der Überschrift zu § 34 a Rechnung zu tragen. Im übrigen wird § 69 a Abs. 3 Nr. 5 durch Artikel 1 Nr. 4 nicht nur geändert, sondern vollständig neu gefaßt.

2. Artikel 1 Nr. 2 (§ 34 StVZO)

In Artikel 1 ist Nummer 2 wie folgt zu fassen:

'2. § 34 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 wird in den Sätzen 1 und 2 das Zitat
"§ 34 Abs. 3"
jeweils durch das Zitat
"§ 34 Abs. 3 und 3a"
ersetzt.

b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

"(3a) Sofern die fahrzeugtechnischen Anforderungen der Anlage XII eingehalten sind, dürfen abweichend von Absatz 3 betragen:

1. bei zweiachsigen Kraftomnibussen mit einer Fahrgastebene
die zulässige Einzelachslast 11,0 t
und das zulässige Gesamtgewicht 17,6 t,
2. bei dreiachsigen Kraftomnibussen mit einer Fahrgastebene, die als Gelenkfahrzeuge gebaut sind, die zulässige Einzelachslast einer Antriebsachse 11,0 t."

Begründung zu a:

Die Höchstwerte für Achslasten und Gesamtgewichte sind zukünftig nicht nur im Absatz 3 des § 34, sondern auch im (neuen) Absatz 3a enthalten. § 34 Abs. 2 ist daher redaktionell an die geänderte Vorschrift anzupassen.

Begründung zu b:

Die Voraussetzung, daß die fahrzeugtechnischen Anforderungen der Anlage XII eingehalten sind, gilt sowohl für zweiachsige als auch für dreiachsige Kraftomnibusse. In der ursprünglichen Fassung wurde der Eindruck vermittelt, als gelte die Voraussetzung für zweiachsige Kraftomnibusse allein.

3. Artikel 1 Nr. 3 (§ 34a StVZO)

In Artikel 1 Nr. 3 ist in § 34a nach Absatz 5 folgender Absatz 5a einzufügen:

"(5a) Die Zahl der zugelassenen Sitz- und Stehplätze ist an gut sichtbarer Stelle in gut lesbarer Schrift anzuschreiben."

Begründung:

Das bisher übliche Schild mit den zulässigen Platzzahlen bedeutet eine wichtige Information für die betroffenen Eltern und Schüler, ob der Unternehmer sich an die zugelassenen Belegungszahlen hält oder eine amtliche Überprüfung angebracht wäre. Nach den vorliegenden Erfahrungen werden Schüler zum Teil über das zulässige Maß in Kraftomnibussen zusammengedrängt. Auf die bisher bestehende Kontrollmöglichkeit sollte daher nicht verzichtet werden.

Als Folge

ist in § 34a Abs. 6 das Zitat "Absätze 2 bis 5" durch das Zitat "Absätze 2 bis 5a" zu ersetzen.

4. Artikel 1 Nr. 5 (§ 72 Abs. 2 StVZO)

In Artikel 1 ist Nummer 5 wie folgt zu fassen:

'5. In § 72 Abs. 2 werden die Übergangsbestimmungen zu § 34a (Besetzung von Kraftomnibussen) wie folgt gefaßt:

"§ 34a (Besetzung und Beschaffenheit von Kraftomnibussen) tritt in Kraft am 1. Mai 1984 für die von diesem Tag an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse.

Für Kraftomnibusse, die vor dem 1. Mai 1984 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gilt § 34a in der vor dem (Tag des Inkrafttretens der Verordnung) geltenden Fassung."

Begründung:

Um klarzustellen, daß die neuen Vorschriften des § 34a nicht Anwendung finden auf die bereits im Verkehr befindlichen Kraftomnibusse, die diese Anforderungen nicht erfüllen, ist eine Übergangsvorschrift erforderlich.

5. Anhang, Anlage XII Abs. 2 StVZO

In Anlage XII ist in Absatz 2 Buchstabe b nach dem Wort "Reifenlast;" der Text wie folgt zu fassen:

"c) unter Berücksichtigung des zulässigen Gesamtgewichts

1. rechnerische Eigenschwingungszahl des Kraftomnibusaufbaus mit Achsführungseinfluß von nicht mehr als 1,5 Hz,
2. mittlere Dämpfung zwischen Kraftomnibusaufbau und Fahrwerk durch hydraulische Stoßdämpfer von $D \geq 0,25$ (Lehr'sches Dämpfungsmaß)."

Begründung:

Redaktionelle Änderung aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit.