

29.10.85

VP - Fz - In - K - R

— 1 —

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

Fünften Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Punkt der 556. Sitzung des Bundesrates am 8. November 1985

A.

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

In
R

1. Eingangsformel

In der Eingangsformel
sind im ersten, dritten und vierten Spiegelstrich
jeweils die Worte "mit Zustimmung des Bundesrates"
zu streichen
und am Ende das Wort "verordnet"
durch die Worte "mit Zustimmung des Bundesrates verordnet"
zu ersetzen.

(noch Ziffer 1)

Begründung:

Da einzelne Vorschriften der Verordnung der Zustimmung des Bundesrates bedürfen, bedarf die Verordnung in ihrer Gesamtheit, ohne Rücksicht darauf, daß andere Vorschriften bei isolierter Betrachtung nicht zustimmungsbedürftig sind, gemäß Artikel 80 Abs.2 GG der Zustimmung des Bundesrates.

VP

2. Eingangsformel

In der Eingangsformel ist im vierten Spiegelstrich nach dem Zitat

"§ 5 Abs. 3,"

das Zitat

"des § 6 Abs. 3,"

einzufügen.

Begründung:

Als Ermächtigungsgrundlage muß auch § 6 Abs. 3 des Fahrlehrergesetzes genannt werden, weil die Verordnung auch Gegenstände der Fahrschüler-Ausbildungsordnung regelt.

7P 3. Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a nach Doppelbuchstabe ee
(§ 5 Abs. 1 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a ist nach Doppelbuchstabe ee folgender Doppelbuchstabe ee₁ einzufügen:

'ee₁) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

"Die Fahrerlaubnis der Klasse 1 wird nur erteilt, wenn der Bewerber die Fahrerlaubnis der Klasse 1 a mindestens schon zwei Jahre besitzt."

Als Folge

ist in Artikel 1 die Nummer 4 wie folgt zu fassen:

'4. § 8 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 wird die Angabe "36 mm x 47 mm ... (weiter wie Regierungsvorlage).

b) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:

"3a. bei einem Antrag auf Erteilung der Fahrerlaubnis der Klasse 1 zusätzlich die Angaben über die Listen- und Vordrucknummern des Führerscheins der Klasse 1 a, das Datum der Aushändigung des Führerscheins und die Verwaltungsbehörde, die ihn ausgefertigt hat, ".'

Begründung:

Es ist sachlich nicht gerechtfertigt, die Klasse 1 allein durch Altersbeschränkung zusätzlich zu "stufen". In der amtlichen Begründung wird deutlich, daß die Zulassung von Personen im Motorradbereich aus verschiedenen Gründen beschränkt werden könnte

(noch Ziffer 3)

Neben der altersbedingten Risikobereitschaft wird die stufenweise Zulassung mit Unerfahrenheit, Leistungsstärke des Zweirades und fahrzeugspezifischen Anforderungen an das physische und psychische Leistungsvermögen von Fahranfängern begründet. Es gibt mehrere Einflußfaktoren für die Unfallhäufigkeit der 18- und 19-jährigen. Sie können unterschiedlich wirken. Ebenso wie die geringere Unfallbelastung von 20-, 21-jährigen usw. auf leistungsstarken Zweirädern darauf zurückgeführt werden kann, daß bei gleichgebliebener Risikobereitschaft die Erfahrung zugenommen hat, kann die höhere Unfallbelastung der 18- und 19-jährigen auch damit erklärt werden, daß bei aller Risikobereitschaft die Vorerfahrung altersbedingt noch nicht ausreicht. In der Verordnung wird festgestellt, daß "eine Stufung der Klasse 1 in der Praxis weitgehend dadurch realisiert ist, daß die Mehrzahl der Fahranfänger von sich aus auf kleineren Maschinen beginnt". Demnach hat die Vorerfahrung Gewicht. Sie kann für die Stufung herangezogen werden, weil sie für das Unfallgeschehen mitursächlich ist. Auch die von der Bundesregierung vorgesehene "Fahrerlaubnis auf Probe" will folgerichtig in erster Linie der Unerfahrenheit von Verkehrsteilnehmern Rechnung tragen, denn auf das Einstiegsalter wird nicht mehr abgestellt. Der Erfahrungsbedarf wird in jedem Lebensalter als Konstante angesehen. Eine zusätzliche Abstufung nach dem Alter wäre nur zu rechtfertigen, wenn insoweit zusätzlicher Erfahrungsbedarf angenommen werden kann; sonst wäre die Ungleichbehandlung von 18- und 19-jährigen beim Zugang zur Klasse 1 und 3 nicht recht verständlich. Wenn aber zusätzlicher Erfahrungsbedarf erkannt wird, muß er auch gesetzlich (als Vorerfahrung) gefordert werden.

VP 4. Artikel 1 Nr. 4 (§ 8 StVZO)

In Artikel 1 ist Nummer 4*) wie folgt zu fassen:

'4. § 8 wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 wird nach dem Wort
"Behörde"
das Wort
"schriftlich"
eingefügt. '

Begründung:

In zahlreichen Fällen hat der Zeitpunkt der Einreichung eines Fahrerlaubnisanspruchs rechtliche Bedeutung, z.B. für die Einhaltung von Fristen. Deshalb ist es notwendig, daß der Antrag schriftlich eingereicht wird, um diesen Zeitpunkt eindeutig festzuhalten. Durch die Neufassung des § 8 Abs. 1 wird die Verwaltungspraxis nicht erschwert, weil schon bisher praktisch alle Anträge schriftlich - unter Verwendung einheitlicher Formulare - eingereicht werden.

*) siehe auch Folgeänderung zu Ziffer 3

VP 5. Artikel 1 nach Nummer 5 (§ 9 StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 5 folgende Nummer 5a einzufügen:

'5a. § 9 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden die Worte "örtliche Behörde"
durch das Wort
"Verwaltungsbehörde"
ersetzt.

b) Satz 2 wird gestrichen.'

Begründung zu a und b:

Die Verwaltungspraxis hat gezeigt, daß die Verwaltungsbehörde die Ermittlungen über die Kraftfahreignung anstellt. Die örtlichen Behörden sind in der Regel dazu oft aus fachlichen und organisatorischen Gründen nicht in der Lage. Der Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis kann unbeschadet dieser Regelung aus Gründen der Bürgernähe weiterhin bei der örtlichen Behörde gestellt werden.

/P 6. Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a (§ 10 Abs. 1 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a ist in § 10 Abs. 1 folgender Satz anzufügen:

"Die Fahrerlaubnis wird durch die Aushändigung des Führerscheins erteilt."

Begründung:

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs wird die Fahrerlaubnis durch die Aushändigung des Führerscheins erteilt. In neuerer Zeit hat die Verwaltungsgerichtsbarkeit zum Teil dieser Rechtsprechung widersprochen und die Erteilung der Fahrerlaubnis z.B. schon zu dem Zeitpunkt angenommen, zu dem der Sachverständige oder Prüfer dem Fahrerlaubnisbewerber das Bestehen der Prüfung bekanntgegeben hat. Dieser Rechtsprechung kann schon deshalb nicht gefolgt werden, weil die Bekanntgabe des Prüfungsergebnisses nicht in jedem Fall das Verfahren abschließt, sondern häufig der Führerschein nochmals zur Verwaltungsbehörde zurückgegeben werden muß, um erforderliche Auflagen oder Beschränkungen einzutragen. Hinzu kommt, daß die Aushändigung des Führerscheins der eindeutig feststellbare Zeitpunkt ist, an dem die Fahrberechtigung beginnt. Um dies sicherzustellen und um die entstandene Unsicherheit zu beseitigen, ist eine ausdrückliche Klarstellung in der Verordnung erforderlich.

VP 7. Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe b (§ 10 Abs. 3 Satz 4 StVZO)
In

In Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe b ist in § 10 Abs. 3 der Satz 4 wie folgt zu fassen:

"Bei Erweiterung der Fahrerlaubnis von Klasse 1a auf Klasse 1 ist § 11 mit der Maßgabe anzuwenden, daß nur eine praktische Prüfung erforderlich ist."

Als folge ist in Artikel 1 Nr. 17 der Buchstabe c zu streichen.

Begründung:

Im Hinblick auf die besonderen Anforderungen, die an den Führer schwerer und schwerster Krafträder in der Praxis gestellt werden, darf auf eine Prüfung der Befähigung bei Erweiterung einer Fahrerlaubnis der Klasse 1a auf eine Fahrerlaubnis der Klasse 1 nicht verzichtet werden. Eine zusätzliche Ausbildung allein kann die Prüfung nicht ersetzen. Zum einen besteht nach der Lebenserfahrung eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür, daß eine nicht geringe Zahl von Bewerbern die Ausbildung ohne die notwendige Motivation und Anstrengung durchläuft. Intensität und Qualität einer Ausbildung richten sich in allen Lebensbereichen nach den Anforderungen in einer abschließenden Prüfung. Fehlt diese, so leidet darunter auch die Ausbildung. Angesichts des hohen Konkurrenzdrucks im Fahrschulbereich könnten manche Fahrlehrer geneigt sein, an die Ausstellung der Bescheinigung nicht ausreichend hohe Anforderungen zu stellen. Im übrigen läßt die in der Regierungsvorlage vorgesehene Regelung nicht erkennen, wie sich ein Fahrlehrer verhalten soll, der feststellt, daß der von ihm ausgebildete Bewerber das Fahrzeug trotz der vorgeschriebenen Ausbildung nicht hinreichend sicher beherrscht. Damit wird letztlich dem Fahrlehrer die Verantwortung für die Feststellung der Befähigung auferlegt. Diese Feststellung ist aber eine Aufgabe des Staates oder der von ihm beauftragten Institutionen.

(noch Ziffer 7)

Diese Erwägungen gelten primär für den Bereich der praktischen Befähigung, so daß eine praktische Fahrprüfung unerlässlich ist. Dagegen erscheint es vertretbar, auf eine theoretische Prüfung bei Erweiterung der Fahrerlaubnis der Klasse 1a auf eine Fahrerlaubnis der Klasse 1 zu verzichten, weil der theoretische Prüfungsstoff sich bei Klasse 1 nur geringfügig von dem Prüfungsstoff der Klasse 1a unterscheiden würde.

VP

Bei An-
nahme
entfällt
Ziff.9

8. Artikel 1 nach Nummer 7 (§ 11b StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 7 folgende Nummer 7a einzufügen:

'7a. § 11 b erhält folgende Fassung:

"§ 11b

Beschränkung der Fahrerlaubnis auf Kraftfahrzeuge
mit automatischer Kraftübertragung

Die Fahrerlaubnis ist auf das Führen von Kraftfahrzeugen mit automatischer Kraftübertragung zu beschränken, wenn das bei der Prüfungsfahrt verwendete Kraftfahrzeug (§ 11 Abs. 2 Satz 1) mit automatischer Kraftübertragung ausgestattet war. Die Beschränkung ist aufzuheben, wenn der Inhaber der Fahrerlaubnis dem Sachverständigen oder Prüfer in einer praktischen Prüfung nachweist, daß er zur sicheren Führung eines mit Schaltgetriebe ausgestatteten Kraftfahrzeugs der entsprechenden Klasse befähigt ist."

Als Folge

ist in Artikel 1 Nr. 10 nach Buchstabe b folgender Buchstabe c anzufügen:

'c) In Absatz 3 wird in Satz 2 der Textteil nach dem Semikolon wie folgt gefaßt:

"§ 11 b Satz 2 gilt entsprechend."

Begründung:

Im Rahmen der Maßnahmen zur Reduzierung der Unfallbelastung der Fahranfänger und Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr ist von besonderer Bedeutung, daß nur Kraftfahrzeugführer zugelassen werden, die in einer Prüfung u.a. nachgewiesen haben, daß sie das Führen von Kraftfahrzeugen der jeweiligen Erlaubnisklasse technisch voll beherrschen.

(noch Ziffer 8)

Das Führen eines Kraftfahrzeuges mit automatischer Kraftübertragung ist wesentlich einfacher als das Führen eines Kraftfahrzeuges mit Schaltgetriebe, weil die Vorgänge des Kuppelns und Schaltens entfallen. Dies gilt insbesondere für das Fahren im Stadtverkehr.

Die schriftliche Bestätigung einer Fahrschule, daß der Bewerber mindestens sechs Fahrstunden zu 45 Minuten auf einem Kraftfahrzeug der Klasse 3 mit Schaltgetriebe ausgebildet worden ist, reicht für den Nachweis einer entsprechenden Fahrfertigkeit nicht aus, zumal nach der derzeitigen Rechtslage die Fahrschule nicht einmal bestätigen muß, daß die Ausbildung erfolgreich war, d.h., daß das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges mit Schaltgetriebe im Verkehr beherrscht wird.

R 9. Artikel 1 nach Nummer 7 (§ 11b Abs. 1 Satz 1 StVZO)

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziff.8

In Artikel 1 ist nach Nummer 7 folgende neue Nummer 7 a einzufügen:

**'7 a. In § 11 b Abs.1 Satz 1 wird die Verweisung
" (§ 11 Abs.1 Satz 2)" durch die Verweisung
" (§ 11 Abs.2 Satz 1)" ersetzt.'**

Begründung:

Notwendige Folge der Änderung des
§ 11 StVZO (Artikel 1 Nr. 7).

VP

10. Artikel 1 Nr. 8 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb
(§ 14 Abs. 3 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 8 Buchstabe b ist Doppelbuchstabe bb zu streichen.

Begründung

Der Vermerk, der darauf hinweist, daß der allgemeinen Fahrerlaubnis eine Dienstfahrerlaubnis zugrunde gelegen hat, würde zwangsweise und zeitlich unbegrenzt die besondere dienstliche Stellung des Fahrerlaubnisinhabers nach außen offenbaren.

Bei Fahrten ins Ausland könnte dieser Vermerk für den Inhaber möglicherweise Nachteile mit sich bringen.

Bei der Durchführung von Aufgaben in kriminalpolizeilich sensiblen Bereichen kann ein derartiger Eintrag in den Führerschein die Ermittlungsarbeiten eines Beamten behindern, unter bestimmten Umständen den polizeilichen Auftrag undurchführbar gestalten und für den Inhaber des entsprechenden Führerscheins einen nicht hinnehmbaren allgemeinen Risikofaktor beinhalten.

Durch den Wegfall des Vermerks entstehen keine unvertretbaren Informationslücken. Die überwiegende Zahl der Entziehungen der Fahrerlaubnisse wird durch die Gerichte ausgesprochen. Die Unterrichtung der Fahrerlaubnisbehörde wird dann durch Nummer 46 Abs. 1 der Allgemeinen Justizverwaltungsvorschriften über Mitteilungen in Strafsachen, die Unterrichtung der die Dienstfahrerlaubnis ausstellenden Dienststelle durch Nummer 46 Abs. 6 dieser Vorschriften sichergestellt.

Bei Entziehungen durch die Verwaltungsbehörde bzw. die Dienststelle wird sich im Rahmen der notwendigen Ermittlungen ergeben, ob jeweils eine gegenseitige Unterrichtung erforderlich ist, für die in § 14 Abs. 4 StVZO jetzt eine klare Rechtsgrundlage geschaffen wird. Die gegenseitige Unterrichtung läßt sich deshalb auch ohne den vorgesehenen Vermerk erreichen.

P 11. Artikel 1 nach Nummer 12 (§ 15d Abs. 1 StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 12 folgende Nummer 12a einzufügen:

'12a. In § 15 d Abs. 1 erhält Nummer 2 folgende Fassung:

"2. ein Taxi, einen Mietwagen, einen Krankenkraftwagen oder einen Personenkraftwagen führt, mit dem Ausflugsfahrten oder Ferienziel-Reisen (§ 48 Personenbeförderungsgesetz) durchgeführt werden, oder"

Folgeänderungen:

a) In Artikel 1 ist nach Nummer 12a - neu - folgende Nummer 12b einzufügen:

'12b. § 15e Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 5 Buchstabe d erhält der Einleitungshalbsatz folgende Fassung:

" - falls die Erlaubnis für andere als die in § 15 d Abs. 1 Nr. 2 genannten Fahrzeuge gelten soll -".

b) In Nummer 6 erhält der Einleitungshalbsatz folgende Fassung:

" - falls die Erlaubnis für andere als die in § 15 d Abs. 1 Nr. 2 genannten Fahrzeuge, ausgenommen Krankenkraftwagen, gelten soll -".

c) In Nummer 7 wird das Wort "Kraftdroschken" durch das Wort "Taxen" ersetzt.'

(noch Ziffer 11)

- b) In Artikel 1 ist nach Nummer 12b - neu - folgende Nummer 12c einzufügen:

'12c. In § 15 e Abs. 2 erhält Nummer 2 folgende Fassung:

"2. die Erlaubnis auf die in § 15 d Abs. 1 Nr. 2 genannten Fahrzeuge beschränkt werden soll."

- c) In Artikel 1 ist nach Nummer 12c - neu - folgende Nummer 12d einzufügen:

'12d. § 15g wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift wird das Wort "Kraftdroschken-" durch das Wort "Taxi-" ersetzt.

b) In Satz 1 werden die Worte "einer Kraftdroschke" durch die Worte "eines Taxis" ersetzt.'

- d) In Artikel 1 ist nach Nummer 12d - neu - folgende Nummer 12e einzufügen:

'12e. In § 15 h wird das Wort "Kraftdroschkenführer" durch das Wort "Taxiführer" ersetzt.'

- e) In Artikel 1 Nr. 17 ist nach Buchstabe e folgender Buchstabe e₁ einzufügen:

'e₁) In der Bestimmung zu § 15 d (Erlaubnispflicht und Ausweispflicht) wird folgender Satz 3 angefügt:

"Die Erlaubnis- und Ausweispflicht für Personenkraftwagenführer, die Ausflugsfahrten oder Ferientziel-Reisen (§ 48 des Personenbeförderungsgesetzes) durchführen, tritt in Kraft am(sechs Monate nach dem Inkrafttreten)."

[noch Ziffer 11)

f) In Artikel 1 Nr. 17 ist nach Buchstabe i folgender Buchstabe j einzufügen:

'j) Nach der Bestimmung zu Muster 1b wird folgende neue Bestimmung eingefügt:

"Muster 1c (Führerschein zur Fahrgastbeförderung)

Führerscheinvordrucke, die von Muster 1 c in der ab(Tag des Inkrafttretens) geltenden Fassung abweichen, dürfen aufgebraucht werden."

g) In Artikel 1 ist nach Nummer 23 folgende Nummer 23a einzufügen:

'23a. Das Muster 1c (Führerschein zur Fahrgastbeförderung, (1. Seite)) wird wie folgt geändert:

a) Die Worte "eine Kraftdroschke" werden durch die Worte "ein Taxi" ersetzt.

b) Die Worte "- oder einen Krankenkraftwagen" werden durch die Worte
"- einen Krankenkraftwagen - oder einen Personenkraftwagen, mit dem Ausflugsfahrten oder Ferienziel-Reisen durchgeführt werden" ersetzt.'

(noch Ziffer 11)

Begründung:

Entsprechend dem bereits vor einiger Zeit in das Personenbeförderungsgesetz und in die BOKraft eingeführten modernen Begriff " Taxi " ("Taxen") sind anstelle des antiquierten Begriffs "Kraftdroschke (n)" insoweit nun auch die einschlägigen Vorschriften der StVZO der neuen Terminologie des PBefG anzupassen.

Durch die Vorschrift des § 15 d, nach der nur derjenige Personen in Kraftfahrzeugen befördern darf, der hierfür die besondere Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung besitzt, soll vor allem zum Schutz der beförderten Personen sichergestellt werden, daß der Fahrzeugführer sowohl gesundheitlich als auch charakterlich zur Personenbeförderung geeignet ist. Diesem Sinn und Zweck der Vorschriften der §§ 15 d ff StVZO werden diese jedoch nicht in dem erforderlichen Umfang gerecht, weil die Führer von Kraftfahrzeugen, mit denen Ausflugsfahrten und Ferien-Zielreisen im Sinne des § 48 PBefG durchgeführt werden, bisher nicht von § 15 d erfaßt werden. Aber auch die hierbei beförderten Personen haben Anspruch auf Schutz vor ungeeigneten Fahrzeugführern wie die Fahr-

gäste von Taxen oder Mietwagen. Es ist deshalb nicht nur gegenüber diesen Fahrgästen sondern auch gegenüber den Führern von Taxen, Mietwagen und Krankenkraftwagen recht und billig, wenn

auch die Führer der bei Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen eingesetzten Personenkraftwagen der Pflicht zum Besitz der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung unterworfen werden.

12. Anhang 1 (Anlage XXVI) Abschnitt II Nr. 3 .

In Anhang 1 Abschnitt II ist Nummer 3 wie folgt zu fassen:

"3. Bei Prüfungsfahrten im Land Berlin sind die Vorschriften der Nummer 2 mit der Maßgabe anzuwenden, daß Fahrten außerhalb geschlossener Ortschaften entfallen; die Prüfungsdauer nach Nummer 1 verringert sich um ein Drittel, wobei jedoch im Einzelfall 30 Minuten nicht unterschritten werden dürfen."

Begründung:

Die in der Verordnung vorgesehene Regelung ist aus Rechtsgründen nicht durch Landesregelung umsetzbar. Es bedarf daher der näheren Bezeichnung des im Land Berlin nicht durchführbaren Prüfungsteils (Prüfungsfahrten auf Bundes- oder Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften) sowie der Angabe des Maßes, um das die in Abschnitt II Nr. 1 festgesetzten Prüfungszeiten gekürzt werden.

VP 13. Anhang 2 Muster 1 (§ 10 Abs. 1 StVZO)

In Anhang 2 ist in dem Muster 1

a) in der Fahrerlaubnisklasse 1a vor dem Wort
"Leergewicht"

das Wort

"leistungsbezogenen"

einzufügen

und

b) in der Fahrerlaubnisklasse 4 die Klammer wie
folgt zu fassen:

"(Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor)"

Begründung:

Anpassung an die in der Verordnung be-
schriebenen Fahrerlaubnisklassen.

VP 14 . Artikel 2

Artikel 2 ist wie folgt zu fassen:

'Artikel 2

Änderung der Neunundzwanzigsten Ausnahmereordnung zur StVZO

In § 1 werden die Worte "berechtigt die Fahrerlaubnis der Klasse 3 bis zum 31. Dezember 1985" durch die Worte "berechtigt eine bis zum 31. Dezember 1985 erworbene Fahrerlaubnis der Klasse 3 bis zum 31. Dezember 1987" ersetzt.'

Als Folge sind in Artikel 5 *)

- a) in Satz 1 die Worte "des Satzes 2" durch die Worte "der Sätze 2 und 3" zu ersetzen und ist
- b) nach Satz 1 folgender Satz einzufügen:
"Artikel 2 tritt am 1. Januar 1986 in Kraft."

Begründung:

Durch die Neunundzwanzigste Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 9. November 1981 (BGBl. I S. 1183) ist die Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Zuordnung der sogenannten "neuartigen Fahrzeugkombinationen" zu der Fahrerlaubnis Klasse 2 beseitigt worden. Hersteller und Nutzer dieser Fahrzeuge hatten solche Fahrzeugkombinationen als dreiachsige Züge bewertet und als solche in den Verkehr

*) Hinweis: siehe auch Ziff.23

440/1185

(noch Ziffer 14)

gebracht sowie deren zulässiges Gesamtgewicht bis zu 17,5 t ausgelegt. Unter Berufung darauf, daß es sich um dreiachsige Züge handelt, wurden diese Fahrzeuge mit der Fahrerlaubnis Klasse 3 gefahren. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit war eine eindeutige Zuordnung dieser Fahrzeugkombinationen zur Klasse 2 geboten.

Mit der Befristung sollte darauf hingewiesen werden, daß mit der zum 1. Januar 1986 geplanten Anpassung der nationalen Fahrerlaubnisklassen an die international übliche Klasseneinteilung auch die endgültige fahrerlaubnisrechtliche Zuordnung der "neuartigen Fahrzeugkombinationen" zur Klasse 2 erfolgen würde. Die Übernahme der internationalen Klasseneinteilung ist bis zu einer Regelung auf EG-Ebene aufgeschoben.

Bei einem Wegfall der Befristung muß befürchtet werden, daß erneut derartige Fahrzeugkombinationen auf den Markt kommen und Fahrzeughersteller und Nutzer davon ausgehen, daß es auf Dauer bei dieser Regelung bleibt. Mit einer Verlängerung nur bis zum 31.12.1987 wird diese Rechtsunsicherheit beseitigt und verhindert, daß jetzt eine Entwicklung eintritt, die durch die Neunundzwanzigste Ausnahmeverordnung gerade verhindert werden sollte.

VP 15. Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe a (§ 5 Abs. 1 DV-FahrlG)

In Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe a sind in § 5 Abs. 1 die Worte
", soweit die Fahrschüler-Ausbildungsordnung nichts anderes
bestimmt,"
zu streichen.

Begründung:

Die Anforderungen an die Lehrfahrzeuge, die der Fahrlehrer bei Ausbildungsfahrten zu benutzen hat, sind in den Vorschriften der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz abschließend geregelt. Die Fahrschüler-Ausbildungsordnung enthält keine Regelungen zu den Ausbildungsfahrzeugen.

VP 16. Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe a (§ 5 Abs. 1 DV-FahrlG)

In Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe a ist in § 5 Abs. 1 folgender Satz anzufügen:

"Am Beginn der Ausbildung können Bewerber um die Fahrerlaubnis der Klasse 1 und der Klasse 1a auf Leichtkrafträdern, Bewerber um die Fahrerlaubnis der Klasse 2 auf Personenkraftwagen ausgebildet werden."

Begründung:

Die Verordnung geht zu Recht davon aus, daß für die Ausbildung von Bewerbern um eine Fahrerlaubnis für motorisierte Zweiräder solche Fahrzeuge zu benutzen sind, die auch für die Fahrerlaubnisprüfung gefordert werden und die im "Mittelfeld" der begehrten Fahrerlaubnisklasse liegen. Damit wird, wie bisher, verhindert, daß Ausbildung und Prüfung auf verhältnismäßig leichten Krafträdern absolviert werden, während später in der Praxis ein erheblich schwereres und stärkeres Kraftrad gefahren wird. Nach geltendem Recht können jedoch Bewerber um die Fahrerlaubnis der Klasse 1 am Beginn der Ausbildung auf Leichtkrafträdern geschult werden. Diese Form der "Vorschulung" auf kleineren Krafträdern ist erforderlich, weil es im Interesse der Sicherheit des Bewerbers und des allgemeinen Verkehrs nicht verantwortet werden kann, daß ein mit dem Zweiradfahren nicht vertrauter "Neuling" unmittelbar mit dem Fahren auf einer schweren oder schwersten Maschine beginnt. Diese Regelung hat sich bewährt. Die Verordnung verzichtet ohne hinreichenden Anlaß auf diese Regelung. Der Hinweis auf eine künftige Regelung in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung reicht nicht aus, da die Art der Schulfahrzeuge zwingend in der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz zu regeln ist. Hinzu kommt, daß die vorliegende Verordnung die angekündigte Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung nicht enthält, so daß selbst bei Zurückstellung gewichtiger systematischer Bedenken nicht gewährleistet ist, daß mit dem Inkrafttreten der Fünften

(noch Ziffer 16)

Änderungsverordnung auch das Problem der Vorschulung wieder geregelt wäre. Im Interesse der Verkehrssicherheit muß deshalb die geltende Regelung über die Vorschulung auch in die Neufassung des § 5 Abs. 1 der Durchführungsverordnung zum Fahrerlaubnisgesetz aufgenommen werden.

Entsprechendes gilt für die, wenn auch nicht häufige Ausbildung von Bewerbern um die Fahrerlaubnis der Klasse 2, die noch nicht über eine Fahrerlaubnis der Klasse 3 verfügen. Auch hier sieht das geltende Recht die Möglichkeit einer "Vorschulung" auf Personenkraftwagen vor. Dies ist erforderlich, weil "Neulinge" ihre Ausbildung nicht unmittelbar auf einem Lastkraftwagen beginnen können. Da die Fahrerlaubnis der Klasse 2 auch die der Klasse 3 umfaßt, ist eine teilweise Schulung auf Personenkraftwagen auch aus diesem Grunde wünschenswert und notwendig. Die Verordnung gibt auch insoweit die geltende Regelung auf. Auch dies ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vertretbar.

VP 17. Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe a (§ 5 Abs. 2 DV-FahrlG)

In Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe a ist in § 5 Abs. 2 nach Satz 2 folgender Satz einzufügen:

"Die Betätigung der Doppelbedienungseinrichtung muß akustisch oder optisch kontrollierbar sein."

Begründung:

Die Möglichkeit der Kontrolle der Betätigung der Doppelbedienungseinrichtung in akustischer oder optischer Weise muß auch für die Überwachung des praktischen Fahrunterrichts nach § 33 Abs. 2 FahrlG erhalten bleiben.

VP 18. Artikel 3 Nr. 4 (§ 12a DV-FahrlG)

In Artikel 3 ist Nummer 4 wie folgt zu ändern:

- a) Die Buchstaben b und c sind zu streichen;
die Buchstaben d und e werden Buchstaben b und c.
- b) In dem Buchstaben b - neu - sind die Worte
"In der neuen Nummer 2"
durch die Worte
"In Nummer 3"
zu ersetzen.
- c) In Buchstabe c - neu - sind die Worte
"In der neuen Nummer 3"
durch die Worte
"In Nummer 4"
zu ersetzen.

Begründung:

Es ist notwendig, die bisherige Bußgeldbewehrung für Verstöße gegen die Kennzeichnungsvorschriften bestehen zu lassen. Der Schutz des einheitlichen Signalbilds bei Fahrschul-Ausbildungsfahrzeugen und die Vermeidung von Mißbräuchen lassen sich nur dadurch gewährleisten.

Dieser Empfehlung widerspricht der Rechtsausschuß mit folgender

(noch Ziffer 18)

Begründung:

Der in der Verordnung vorgesehenen Streichung der Bußgeldvorschrift des § 12 a Nr. 2 DV-FahrlG sollte im Interesse des Abbaus nicht zwingend erforderlicher Bußgeldvorschriften zugestimmt werden. Das mit der Bußgeldvorschrift erstrebte Ziel eines "einheitlichen Signalbildes" kann auch durch Maßnahmen des Verwaltungszwangs erreicht werden. Daher erscheint eine zusätzliche Bußgeldbewehrung entbehrlich. Hinzu kommt, daß eine Kennzeichnung der Ausbildungsfahrzeuge ohnehin nicht verbindlich vorgeschrieben ist.

R 19. Artikel 3 Nr. 5 (§ 14 DV-FahrlG)

In Artikel 3 Nr. 5
sind nach den Worten "Absätze 2 und 3"
die Worte 'und die Absatzbezeichnung "(1)'"
einzufügen.

Begründung:

Notwendige Ergänzung.

P 20. Artikel 3a - neu -

Nach Artikel 3 ist folgender Artikel 3a - neu - einzufügen:

'Artikel 3a

Änderung der Verordnung über die Ausbildung von Fahrschülern
für den Kraftfahrzeugverkehr

Die Verordnung über die Ausbildung von Fahrschülern für den
Kraftfahrzeugverkehr vom 31. Mai 1976 (BGBl I S. 1366), zu-
letzt geändert durch Verordnung vom 9. Dezember 1980
(BGBl I S. 2240), wird wie folgt geändert:

1. § 5 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

"(3) Gegenstand des praktischen Unterrichts für Bewerber um
die Fahrerlaubnis der Klassen 1, 1a, 1b, 2 und 3 ist insbe-
sondere:

1. eine Schulung auf Bundes- oder Landstraßen (Überland-
fahrt) von nicht weniger als 225 Minuten, wobei die in
einer Ausbildungsfahrt gefahrene Strecke mindestens
50 km betragen muß;

440/1/85

(noch Ziffer 20)

2. eine Schulung auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen von nicht weniger als 135 Minuten, wobei eine Ausbildungsfahrt mindestens 45 Minuten dauern muß;
3. eine Schulung von nicht weniger als 90 Minuten bei Dämmerung oder Dunkelheit (§ 17 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung), die mindestens zur Hälfte auf Bundes- oder Landstraßen (Überlandfahrt) durchgeführt werden muß.

Die Ausbildungsfahrten sind erst gegen Ende der praktischen Ausbildung und voneinander getrennt durchzuführen. Satz 1 Nr. 2 findet für die Ausbildung der Bewerber um die Fahrerlaubnis der Klasse 1b keine Anwendung. Die in Satz 1 vorgeschriebenen Ausbildungseinheiten sind Mindestanforderungen, welche die besondere Verantwortung des Fahrlehrers nach § 6 unberührt lassen."

2. In § 6 wird dem bisherigen Wortlaut folgender Satz vorangestellt:

"Der Fahrschüler hat so viele Übungsstunden zu durchlaufen, wie er zur Erlangung der notwendigen Befähigung, insbesondere auch der Fahrzeugbeherrschung in schwierigen Situationen, benötigt."

3. § 7 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

"c) entgegen § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 keine Schulung auf Bundes- oder Landstraßen (Überlandfahrt) von nicht weniger als 225 Minuten durchführt oder die in einer Ausbildungsfahrt gefahrene Strecke nicht mindestens 50 km beträgt,"

(noch Ziffer 20)

b) In Buchstabe d wird die Zahl "90" durch die Zahl "135" ersetzt; nach dem Wort "durchführt" wird folgender Text angefügt:

"oder eine Ausbildungsfahrt weniger als 45 Minuten dauert,"

c) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

"e) entgegen § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 keine Schulung von nicht weniger als 90 Minuten bei Dämmerung oder Dunkelheit durchführt oder die Schulung nicht mindestens zur Hälfte auf Bundes- oder Landstraßen (Überlandfahrt) durchführt,"

Begründung zu § 5 Abs. 3:

Im Gesamtkonzept für Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit hat die Ausbildung der künftigen Kraftfahrer eine besonders große Bedeutung. Zwar kann eine noch so gute und wirksame Ausbildung die spätere Erfahrung nicht ersetzen. Dem - meist jungen - Fahrschüler muß jedoch in Theorie und Praxis ein Rüstzeug gleichsam als "Erstausrüstung" an die Hand gegeben werden, das ihn befähigt, die notwendige spätere Erfahrung mit einem möglichst geringen Risiko für sich

440/1/85

(noch Ziffer 20)

und die Allgemeinheit zu erwerben. Dazu gehört insbesondere eine ausreichende praktische Ausbildung.

Zwar enthalten die Vorschriften der Fahrschüler-Ausbildungsordnung auch in der geltenden Fassung zahlreiche Bestimmungen über die Ausbildung, auch über die praktische Ausbildung. Die sogenannten "Sonderfahrten" (§ 5 Abs. 3 Fahrschüler-Ausbildungsordnung) sind in ihren Mindestanforderungen zahlenmäßig festgelegt. Außerdem wird der Fahrlehrer durch § 6 Fahrschüler-Ausbildungsordnung ausdrücklich verpflichtet, die Ausbildung erst dann abzuschließen, wenn er überzeugt ist, daß der Fahrschüler die nötigen Kenntnisse und Fähigkeiten besitzt. Der verständliche, und insbesondere bei jungen Fahrerlaubnisbewerbern ausgeprägte Wunsch, mit möglichst wenig Fahrstunden zum Führerschein zu gelangen, führt jedoch im Hinblick auf den verstärkten Wettbewerbsdruck im Fahrschulbereich dazu, daß es für die Fahrschulen immer schwieriger wird, die aus Verkehrssicherheitsgründen individuell notwendige Zahl von Fahrstunden "durchzusetzen". Der Fahrschüler nimmt oft eher mehrere Prüfungsanläufe in Kauf als eine hinreichend umfassende praktische Ausbildung. Hinzu kommt, daß die in der geltenden Fahrschüler-Ausbildungsordnung vorgesehenen Mindestfahrstunden, die nur allzu oft auch als obere Grenze mißverstanden werden, nach heutigen Erkenntnissen nicht mehr ausreichen, um den Interessen der Verkehrssicherheit zu genügen. Es muß davon ausgegangen werden, daß die hohe überproportionale Beteiligung der jungen Fahranfänger an schweren und schwersten Unfällen auch darin eine Ursache hat. Denn es zeigt sich, daß Unfälle junger Fahranfänger hauptsächlich bei zügiger Geschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften stattfinden und weniger mit bewußtem Überschreiten spezieller Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung, z.B. ziffernmäßiger Höchstgeschwindigkeit, als mit einer mangelnden Beherrschung des Fahrzeugs in bestimmten

(noch Ziffer 20)

Situationen, z.B. beim Durchfahren einer Kurve, zusammenhängen. Es ist deshalb unerlässlich, den praktischen Teil der Ausbildung deutlich zu verbessern und zu intensivieren. Dieses Erfordernis ist so dringend, daß die jetzt anstehende Verordnung diesen Bereich mit umfassen sollte. Die Unfallsituation bei den jungen Fahranfängern läßt einen weiteren Aufschub dieser seit langer Zeit im Grundsatz ausdiskutierten Regelungen nicht mehr zu. Es kann daher nicht zugewartet werden, bis diese Fragen in eine künftige allgemeine Überarbeitung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung einbezogen werden.

Zwar ist es nach gegenwärtigen Erkenntnissen nicht möglich, für die praktische Ausbildung insgesamt eine Mindeststundenzahl vorzugeben. Die in § 5 Abs. 3 Fahrschüler-Ausbildungsordnung vorgesehenen Mindestanforderungen müssen jedoch erhöht werden. Das gilt vor allem für die Fahrten außerhalb geschlossener Ortschaften, die sogenannte Überlandfahrt. Die jetzige Mindestforderung, im Rahmen der Fahrschulausbildung eine Strecke von 50 km außerhalb geschlossener Ortschaften zu fahren, ist in keiner Weise mehr vertretbar. Die Erfahrung zeigt vielmehr, daß mindestens fünf Überlandfahrstunden (zu je 45 Minuten) gefordert werden müssen, um das nötige Rüstzeug zu vermitteln. In zahlreichen Fällen wird auch diese Stundenzahl nicht ausreichen, jedoch kann bei Festlegung einer Mindestzahl dieser Umfang gegenwärtig nicht überschritten werden.

Begründung zu § 6:

Die Fahrschüler-Ausbildungsordnung sieht bisher nur eine Verpflichtung des Fahrlehrers vor, dem Fahrschüler ausreichend Unterricht anzubieten und die Ausbildung erst dann abzuschließen, wenn er überzeugt ist, daß der Fahrschüler die nötigen Kenntnisse und Fähigkeiten besitzt.

Mit der neuen Regelung soll auch die Pflicht des Fahrschülers festgelegt werden, ausreichend Unterricht zu nehmen.

440/1/85

- 32 -

(noch Ziffer 20)

Begründung zu § 7

Anpassung der Ordnungswidrigkeitenbestimmungen an die
Änderung in Artikel 3a Nr. 1 (Neufassung des § 5 Abs. 3
der Fahrschüler-Ausbildungsordnung).

- 33 -

VP 21. Nach Artikel 3a - neu - *)

Nach Artikel 3a - neu - ist folgender Artikel 3b - neu -
einzufügen:

'Artikel 3b
Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im
Straßenverkehr

Die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr
vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865, 1298), zuletzt geändert
durch die Verordnung vom 22. Oktober 1984 (BGBl. I S. 1291),
wird wie folgt geändert:

a) Anhang zu § 1, 2. Abschnitt

Im Anhang zu § 1 wird bei
den Gebührennummern 202.1 und 203.1 jeweils
der Betrag "28,00"
durch den Betrag "31,00"
und bei Gebührennummer 207
der Betrag "18,00"
durch den Betrag "20,00"
ersetzt.

Begründung:

Die Ausfertigung des neuen Führerscheinformulars entsprechend der neuen AVwV zu § 10 (Drucksache 441/85) bringt nach den Feststellungen von Führerscheinstellen Mehrkosten von 10 bis 15 % mit sich.

Die Mehrkosten setzen sich aus den höheren Kosten für den Führerscheinvordruck (0,40 DM) sowie für das Ausstanzen der ungültigen Fahrerlaubnisklassen, die Aufbewahrung der Vordrucke sowie die Führung einer Nachweisliste über die verbrauchten Führerscheine zusammen.

*) Hinweis: siehe hierzu Ziff.34 in **Drucksache 434/1/85**
(Empfehlung des Fz zur Gebührenregelung insgesamt)

(noch Ziffer 21)

Ein Auffangen eines Teils der Kosten durch Vordrucke, bei denen die ungültigen Klassen bereits gelocht sind, ist nicht möglich, da bei einem solchen Verfahren eine zweite Nachweisliste geführt werden muß und im Einzelfall trotzdem nachträgliche Stanzungen notwendig werden können (z.B. Verzicht auf eine Klasse, wenn mehrere Klassen gemeinsam beantragt werden).

Die jetzige Anpassung der Verwaltungsgebühren berücksichtigt nicht die Wünsche der Länder auf Anhebung der Verwaltungsgebühren. Diese Gebührenpositionen sind daher auch in die beabsichtigte Überarbeitung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr einzubeziehen.

b) Anhang zu § 1, 3. Abschnitt

Im Anhang zu § 1 sind nach der Gebührennummer 401.9 folgende neue Gebührennummern einzufügen:

401a Prüfung für eine Fahrerlaubnis mit verlängerten Fahrzeiten

401a.1 der Klasse 1	118,00
401a.2 der Klasse 1a	91,50
401a.3 der Klasse 1b	65,00
401a.4 der Klasse 2	134,00
401a.5 der Klasse 3	91,50
401a.6 der Klasse 4	65,00".

Begründung zu b:

Lineare Anpassung der Prüfgebühren an die Verlängerung der Dauer der praktischen Prüfung gemäß § 11 Abs. 4 StVZO in Verbin-

(noch Ziffer 21)

dung mit der Anlage XXVI unter Berücksichtigung des Gebührenanteils für die theoretische Prüfung von 12,-- DM in den bisherigen Gebührensätzen sowie Festlegung der Gebührensätze für die Prüfung in den neuen Fahrerlaubnisklassen 1a und 1b. Die lineare Erhöhung der Prüfgebühr ist notwendig, damit auf jeden Fall - unabhängig von der beabsichtigten Gesamtüberprüfung der TÜV-Gebühren - im Zeitpunkt der Verlängerung der Prüfzeit gemäß § 11 Abs. 4 StVZO in Verbindung mit Anlage XXVI Gebühren entsprechend dem höheren Zeitaufwand erhoben werden können.

Diese Anpassung der Prüfgebühren berücksichtigt nicht die zwischenzeitliche Preisentwicklung und die Wünsche der Vereinigung der Technischen Überwachungsvereine auf Anhebung der Prüfgebühren. Diese Gebührenpositionen sind daher auch in die beabsichtigte Überarbeitung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr und der Gesamtüberprüfung der TÜV-Gebühren einzubeziehen.

c) Gebührennummer 403

In Gebührennummer 403 ist folgender Satz anzufügen:

"Die Gebühren nach den Nummern 401a.1 bis 401a.6 sind erst von dem Zeitpunkt an zu erheben, zu dem die gemäß Anlage XXVI verlängerten Prüfzeiten wirksam werden."

Als Folge ist in der Eingangsformel nach dem 3. Tired folgendes Tired einzufügen:

"- des § 6a Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes, neugefaßt durch das Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413) mit Zustimmung des Bundesrates" *)

Begründung zu c:

Die höheren Gebühren können nur dann erhoben werden, wenn auch tatsächlich die verlängerten Prüfungszeiten bei der praktischen Fahrprüfung Anwendung finden.

*) Hinweis: ist bei Annahme von Ziff.1 entsprechend anzupassen.

440/1/85

VP 22. Artikel 3c - neu -

Nach Artikel 3b - neu - wird folgender Artikel 3c - neu - eingefügt:

'Artikel 3c

§ 14 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr in der im BGBI. Teil III, Gliederungsnummer 9232-4 veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Verordnung vom 23. November 1982 (BGBI. I S. 1533), wird wie folgt geändert:

a) Folgender neuer Buchstabe b wird eingefügt:

"b) die nach § 4 erforderliche deutsche Übersetzung des Führerscheins nicht besitzt,".

b) Die bisherigen Buchstaben b und c werden Buchstaben c und d.'

Als Folge ist in der Eingangsformel im ersten Tired das Zitat "§ 6 Abs. 1 Nr. 1" durch das Zitat "'§ 6 Abs.1 Nr. 1 und 2" zu ersetzen.

Begründung:

Es ist rechtlich unklar, ob die nach § 4 in bestimmten Fällen vorgeschriebene deutsche Übersetzung eines ausländischen Führerscheins die nach der gleichen Vorschrift bestehende Fahrberechtigung im Inland berührt. Besitzt der Fahrzeugführer die erforderliche ausländische Fahrerlaubnis und weist diese auch durch einen ausländischen Führerschein nach, so ist es ausreichend, den Nichtbesitz der erforderlichen deutschen Übersetzung als Ordnungswidrigkeit einzustufen. Die Ergänzung des § 14 gewährleistet das.

23. Artikel 5

In Artikel 5 sind

- VP
In
- a) in Satz 1 das Datum "1. Februar 1986"
durch das Datum "1. April 1986"
zu ersetzen;
- VP
- b) in Satz 2* im ersten Halbsatz anstelle des Klammerhinweises
das Datum
"1. Oktober 1986"
und im zweiten Halbsatz anstelle des Klammerhinweises
das Datum
"1. April 1988"
einzufügen.

Begründung:

Der bisher vorgesehene Zeitpunkt für das Inkrafttreten läßt nicht ausreichend Zeit für die Vorbereitung der Durchführung im Bereich der Verwaltung, der Prüforganisationen und der Fahrschulen. Dies gilt insbesondere für die Einführung des neuen europäischen Führerscheinemusters, für die Einführung der neuen Fahrerlaubnisklassen und für die teilweise Neuregelung des Prüfungsverfahrens. Ein Zeitraum bis zum 1. April 1986 ist dafür notwendig und ausreichend.

Im übrigen notwendige Ergänzung.

*) ist bei Annahme von Ziff.13 (Folge Buchstabe b)
anzupassen.

B.

24. Der Finanzausschuß und
der Ausschuß für Kulturfragen
empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80
Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

C.

Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post
empfiehlt dem Bundesrat ferner die Annahme nachstehender
Entschließung:

25. Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a (§ 5 Abs. 1 StVZO)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei der
nächsten Änderung der StVZO die Beschreibung der Fahr-
zeugklassen in § 5 redaktionell so zu überarbeiten, daß
die Beschreibung ohne Verweisung aus sich heraus leichter
verständlich und übersichtlich ist.