Bundesrat Drucksache 160/1/88

09.05.88
VP - Fz - In - R

Empfehlungen
der Ausschüsse

zur

Fünfzehnten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Punkt der 589. Sitzung des Bundesrates am 20. Mai 1988

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:

1. Eingangsformel

In der Eingangsformel sind

a) am Anfang des zweiten Spiegelstrichs das Wort "und" zu streichen und der folgende dritte Spiegelstrich einzufügen:

"- und des § 6 Abs.1 Nr.1 und 3 und Abs.3 des Straßenverkehrsgesetzes wird vom Bundesminister für Verkehr nach Anhören der zuständigen obersten Landesbehörden";

b) im zweiten Spiegelstrich nach der Datumsangabe "3.August 1978" die Fundstelle "(BGBl. I S.1177)" einzufügen.

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, 5300 Bonn 2
ISSN 0720-2946

(noch Ziffer 1)

Begründung:

Zu a): Die in Artikel 2 vorgesehene Aufhebung von Ausnahmeverordnungen muß auf dieselben Ermächtigungsgrundlagen gestützt werden, aufgrund deren diese Verordnungen erlassen worden sind.

Zu b): Notwendige Ergänzung

VP
In

2. Artikel 1 nach Nummer 1 (§ 5 Abs. 1 und 3 StVZO),
Artikel 1 nach Nummer 36 (Muster 1) und
Artikel 4

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

'1a § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 erhält die Beschreibung der Klasse 5 folgende Fassung:

"Klasse 5: Krankenfahrstühle (§ 18 Abs. 2 Nr. 5) und Zug- oder Arbeitsmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h."

b) In Absatz 3 Nr. 4 wird am Ende der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 5 angefügt:

"5. Fahrerlaubnisse, die vor dem 1. Januar 1989 in der Klasse 5 erteilt worden sind, auch zum Führen von Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h und von Kraftfahrzeugen mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm^3 mit Ausnahme der zu den Klassen 1, 1a, 1b und 4 gehörenden Fahrzeuge."'

(noch Ziffer 2)

b) In Artikel 1 ist nach Nummer 36 folgende neue Nummer 37 einzufügen:

'37 Im Muster 1 (zu § 10 Abs. 1) erhält die Beschreibung zu Klasse 5 auf Seite 4 folgende Fassung:

"Krankenfahrstühle (§ 18 Abs. 2 Nr. 5 StVZO) und Zug- oder Arbeitsmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h."'*)

c) Artikel 4 ist wie folgt zu fassen:

"Artikel 4**)

(1) Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1988 in Kraft, soweit Absatz 2**) nichts anderes bestimmt.

(2) Artikel 1 Nr. 1a und Nr. 37 treten am 1. Januar 1989 in Kraft."

Begründung:

Durch die Beschränkung der Klasse 5 auf Krankenfahrstühle und Zug- oder Arbeitsmaschinen bis zu einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h wird sichergestellt, daß künftig Kraftfahrzeuge, die von ihrem Erscheinungsbild her eine höhere Geschwindigkeit vermuten lassen, nicht mehr von Personen gefahren werden können, die erst das 16. Lebensjahr vollendet und nur eine theoretische Fahrerlaubnisprüfung abgelegt haben. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und einer fachgerechten Ausbildung von Fahrerlaubnisbewerbern der Klasse 3 ist es nicht zu verantworten, daß Fahrschulen im Rahmen eines harten Wettbewerbs ihren Fahrschülern nach Ablegung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung solche auf 25 km/h gedrosselte normale Pkw bzw. Klein-Pkw mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm^3, mit denen Geschwindigkeiten bis ca. 80 km/h erreicht werden können, gegen geringes Entgelt zum selbständigen Üben im Straßenverkehr zwecks Einsparung von Fahrstunden anbieten. Eine derartige Praxis würde allen Bemühungen um eine qualifizierte fachkundige Ausbildung der Fahrerlaubnisbewerber für die Klasse 3 zuwiderlaufen.

(noch Ziffer 2)

Die Änderung des § 5 Abs. 3 StVZO dient der Besitzstandswahrung und als Übergangsregelung für laufende Fahrerlaubnisanträge, wenn die Fahrerlaubnis der Klasse 5 vor dem 1. Januar 1989 erteilt wird.

*) Als Folge ist
in Artikel 1 Nr. 32 (§ 72 Abs. 2, Übergangsvorschrift zu Behinderten-Transportfahrzeugen) nach Buchstabe w folgender Buchstabe x anzufügen:

'x) In der Übergangsvorschrift zu Muster 1 (Führerschein) wird nach Absatz 2 folgender Absatz 3 angefügt:

"(3) Führerscheine, die dem Muster 1 in der vor dem 1. Januar 1989 geltenden Fassung entsprechen und vor diesem Tage ausgefertigt worden sind, bleiben gültig."'

Begründung:
Notwendige Auslaufregelung für die Führerscheine nach dem alten Muster.

**) Hinweis: Wird Artikel 5 bei Annahme der Empfehlung Nr. 27. Für den Fall, daß Empfehlung Nr. 28 angenommen wird, muß es heißen "soweit Absätze 2 und 3 nichts anderes bestimmen."

VP 3. Artikel 1 nach Nummer 1a (§ 5 Abs. 1 StVZO)

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

'1b In § 5 Abs. 1 werden im letzten Satz nach dem Wort
"besitzt"
die Worte
"oder besessen hat"
eingefügt.'

Begründung:

Nach Auslaufen der 31. Ausnahmeverordnung zur StVZO ist gemäß § 5 Abs. 1 letzter Satz StVZO die Fahrerlaubnis der Klasse 1 nur zu erteilen, wenn der Bewerber die Fahrerlaubnis der Klasse 1a mindestens schon zwei Jahre besitzt. Nach der amtlichen Begründung zur Fünften Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften sollte damit sichergestellt werden, daß der Zugang zu leistungsstarken Maschinen nicht für Fahranfänger, sondern nur mit Fahrerfahrung möglich ist. Dies trifft jedoch auch in den Fällen der §§ 14 Abs. 3, 14a Abs. 1, 15 Abs. 1 und 2 sowie 15c StVZO zu, und zwar auch dann, wenn die Fahrerfahrung von zwei Jahren nicht zusammenhängend nachgewiesen wird. Einige Länder haben dem durch zum Teil sehr unterschiedliche Regelungen über die Gewährung von Ausnahmen nach § 70 StVZO Rechnung getragen. Die Änderung stellt eine einheitliche Verfahrensweise sicher und dient zugleich der Verwaltungsvereinfachung.

VP 4. Artikel 1 nach Nummer 1b (§ 13 c Satz 1 StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1b folgende Nummer 1c einzufügen:

'1c In § 13c Satz 1 werden nach dem Wort
"Verwaltungsbehörde"
die Worte
"auf Kosten des Antragstellers"
eingefügt.'

Als Folge sind in der Präambel im ersten Tiret
nach den Worten "(BGBl. I S. 721)"
die Worte
"sowie des § 6a Abs. 2 und 3 des Straßenverkehrsgesetzes"
einzufügen.

Begründung:

Die Änderung dient der Klarstellung, daß die vorgeschriebene Einholung von Auskünften aus dem Verkehrszentralregister kostenpflichtig ist. Die Höhe der Auskunftsgebühr richtet sich nach den Gebühren-Nummern 143, 143.1 und 143.2 der Anlage 1 zur Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr. Danach ist Kostenschuldner der Bewerber, der eine Fahrerlaubnis beantragt.

VP 5. Artikel 1 nach Nummer 1c (§ 15d Abs. 1 Nr. 2 und 3 StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1 c folgende Nummer 1d einzufügen:

'1d In § 15d Abs. 1 werden

a) in Nummer 2 am Ende das Wort "oder"

und

b) die Nummer 3
gestrichen.'*)

Begründung:

Folge der Aufhebung des § 61 (Omnibusanhänger) durch die Achte Verordnung zur Änderung der StVZO vom 16. November 1984 (BGBl. I S. 1371) und Anpassung an § 7 PBefG.

*) Hinweis: Folgeänderung siehe Ziffer 21, Doppelbuchstabe bb.

VP 6. Artikel 1 nach Nummer 1d (§ 16 Abs. 2 StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1d folgende Nummer 1e einzufügen:

'1e § 16 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Schiebe- und Greifreifenrollstühle, Rodelschlitten, Kinderwagen, Roller, Kinderfahrräder und ähnliche Fortbewegungsmittel sind nicht Fahrzeuge im Sinne dieser Verordnung."'

Begründung:

Anpassung an § 24 Abs. 1 StVO in der Fassung der Neunten Verordnung zur Änderung der StVO vom 22. März 1988 (BGBl. I S. 405), in deren Begründung darauf verwiesen wird, daß eine vergleichbare Regelung in die StVZO aufgenommen wird.

VP 7. Artikel 1 nach Nummer 6 (§§ 32a und 35 StVZO)

In Artikel 1 sind nach Nummer 6 folgende Nummern 6a und 6b einzufügen:

'6a In § 32a Satz 1 werden nach dem Wort
"Anhänger"
die Worte
", jedoch nicht zur Personenbeförderung (Omnibusanhänger),"
eingefügt.

6b In § 35 werden die Worte
"Bei Lastkraftwagen und Kraftomnibussen, bei Sattelkraftfahrzeugen zur Güter- oder Personenbeförderung sowie bei Lastkraftwagen- und Kraftomnibuszügen"
durch die Worte
"Bei Lastkraftwagen sowie Kraftomnibussen einschließlich Gepäckanhänger, bei Sattelkraftfahrzeugen und Lastkraftwagenzügen"
ersetzt.'

Begründung:

Folge der Aufhebung des § 61 (Omnibusanhänger) durch die Achte Verordnung zur Änderung der StVZO vom 16. November 1984 (BGBl. I S. 1371) und Anpassung an § 7 PBefG.

R 8. Artikel 1 Nr. 13 (§ 38b Abs. 1 Satz 2 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 13 ist in § 38 b Abs. 1 Satz 2 das Wort "nur" zu streichen.

Begründung:

Klarstellung.

VP **9.** Artikel 1 Nr. 14 (§ 41 StVZO)

Artikel 1 Nr. 14 ist wie folgt zu ändern:

a) Vor Buchstabe a ist folgender Buchstabe a_0 einzufügen:

'a_0) In Absatz 9 Satz 1 werden nach dem Wort
"Anhänger"
die Worte
"- ausgenommen zweiachsige Anhänger mit einem Achsabstand von weniger als 1,0 m -"
eingefügt.'

b) Nach Buchstabe a ist folgender Buchstaben a_1 einzufügen:

'a_1) In Absatz 11 Satz 1 und
in Absatz 14 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe c werden jeweils nach dem Wort
"Anhängern"
die Worte
"und zweiachsigen Anhängern mit einem Achsabstand von weniger als 1,0 m"
eingefügt.'

Begründung:

Folge der Neufassung des § 34 Abs. 1 durch die Dreizehnte Verordnung zur Änderung der StVZO vom 16. Juli 1986 (BGBl. I S. 1019). Durch die Neufassung ist die erweiterte Definition zur Einzelachse, zu der auch zwei weniger als 1 m voneinander entfernte Einzelachsen zählten, entfallen. Die Vorschriften müssen entsprechend angepaßt werden. Die Fassung entspricht der Änderung des § 5 Abs. 1 zur Klasse 2 mit der Dreizehnten Änderungsverordnung.

10. Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe b (§ 41 Abs. 18 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe b ist in § 41 Abs. 18 folgender Satz anzufügen:

"Andere Fahrzeuge, die hinsichtlich ihrer Baumerkmale des Fahrgestells den vorgenannten Fahrzeugen gleichzusetzen sind, dürfen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen über Bremsanlagen entsprechen."

Begründung:

Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeuge werden häufig auf serienmäßigen Lkw-Fahrgestellen aufgebaut, die eine EG-Betriebserlaubnis für die Bremsanlage haben. Die Zulassung der Fahrzeuge sollte anhand der EG-Betriebserlaubnis ohne Änderung der Bremsanlage möglich sein. § 19 Abs. 1 ist in diesen Fällen nicht anwendbar, da die EG-Richtlinie diese Fahrzeugarten nicht erfaßt.

VP 11. Artikel 1 Nr. 15 (§ 41b Abs. 2 Satz 1 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 15 sind in § 41b Abs. 2 Satz 1

a) in den Nummern 1 und 2 jeweils die Worte
"9 t"
durch die Worte
"3,5 t"
zu ersetzen;

b) in Nummer 3 die Worte
"mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 10 t"
zu streichen

und

c) ist Nummer 4 wie folgt zu fassen:

"4. Zugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t."

Begründung:

Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten alle in Absatz 2 genannten Fahrzeugarten grundsätzlich ab einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t und Kraftomnibusse generell mit automatischen Blockierverhinderern (ABV) ausgerüstet sein. Die EG-Kommission hat im Rahmen der Notifizierung dieser Vorschrift keinen Einspruch erhoben.

Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h sollten ebenfalls mit ABV ausgerüstet sein, da sie wie andere Zugmaschinen über größere Entfernungen und auch auf Autobahnen eingesetzt werden und die mitgeführten schnellaufenden Anhänger nach Nummer 2 ebenfalls der Ausrüstungspflicht unterliegen.

VP 12. Artikel 1 Nr. 15 (§ 41b Abs. 4 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 15 sind in § 41b Abs. 4 die Worte
"automatische lastabhängige Bremsanlage"
durch die Worte
"automatisch-lastabhängige Bremskraftregeleinrichtung"
zu ersetzen.

Begründung:
Anpassung an die DIN 74267 - Ausgabe Mai 1984.

VP 13. Artikel 1 Nr. 15 (§ 41b nach Absatz 4 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 15 ist in § 41b nach Absatz 4 folgender Absatz 5 anzufügen:

"(5) Absatz 2 gilt nicht für Anhänger mit Auflaufbremse, Anhänger mit mehr als drei Achsen sowie für Kraftfahrzeuge mit mehr als vier Achsen."

Begründung:

Die Vorschriften des Absatzes 2 stellen Mindestanforderungen dar, die für übliche Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger bemessen sind. Bei bestimmten Spezialfahrzeugen (z.B. Tiefladeanhänger, Autokräne) ist der Einbau technisch nicht möglich bzw. nicht sinnvoll. Darüber hinaus liegen keine Anhaltspunkte für ein auffälliges Unfallgeschehen dieser Spezialfahrzeuge vor.

VP 14. Artikel 1 nach Nummer 16 (§ 43 Abs. 4 und § 44 Abs. 2 und 3 StVZO)

In Artikel 1 sind nach Nummer 16 folgende Nummern 16a und 16b einzufügen:

'16a In § 43 Abs. 4 Satz 2 erhält Nummer 4 folgende Fassung:

"4. zur Verbindung von Kraftfahrzeugen mit einachsigen Anhängern oder zweiachsigen Anhängern mit einem Achsabstand von weniger als 1,0 m mit einer zulässigen Achslast oder Doppelachslast von nicht mehr als 3 t."

16b In § 44 werden

a) in Absatz 2 Satz 1 nach dem Wort
"Anhänger"
die Worte
"und zweiachsige Anhänger mit einem Achsabstand von weniger als 1,0 m"

und

b) in Absatz 3 Satz 1 nach dem Wort
"Anhängern"
die Worte
"oder zweiachsigen Anhängern mit einem Achsabstand von weniger als 1,0 m"
eingefügt.'

Begründung:

Folge der Neufassung des § 34 Abs. 1 durch die Dreizehnte Verordnung zur Änderung der StVZO vom 16. Juli 1986 (BGBl. I S. 1019). Durch die Neufassung ist die erweiterte Definition zur Einzelachse, zu der auch zwei weniger als 1 m voneinander entfernte Einzelachsen zählten, entfallen. Die Vorschriften müssen entsprechend angepaßt werden. Die Fassung entspricht der Änderung des § 5 Abs. 1 zur Klasse 2 mit der Dreizehnten Änderungsverordnung.

R 15. Artikel 1 Nr. 21 (§ 53b StVZO)

In Artikel 1 Nr. 21 ist in der Überschrift des § 53b das Wort "Kenntlichmachung" durch die Worte "Ausrüstung und Kenntlichmachung" zu ersetzen.

Als Folge

ist in Artikel 1 Nr.1 Buchstabe e in dem Hinweis auf § 53 b das Wort "Kenntlichmachung" durch die Worte "Ausrüstung und Kenntlichmachung" zu ersetzen.

Begründung:

Nur die Absätze 3 und 5 des § 53 b befassen sich mit der Kenntlichmachung von Anbaugeräten und Hubladebühnen. Die Absätze 1 und 2 regeln demgegenüber die Ausrüstung von Anbaugeräten. Diesem Regelungsgehalt der Vorschrift sollte in der Überschrift Rechnung getragen werden.

VP 16. Artikel 1 Nr. 22 (§ 53d Abs. 4 Satz 1 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 22 ist in § 53d Abs. 4 Satz 1 nach dem Wort
"leuchten"
das Wort
"können"
einzufügen.

Begründung:

Bei der in der Verordnung vorgesehenen Fassung müßten Nebelschlußleuchten so geschaltet sein, daß sie automatisch mit dem Einschalten der vorderen Scheinwerfer leuchten. Die Änderung stellt klar, daß Nebelschlußleuchten nur zugeschaltet werden können, wenn Scheinwerfer eingeschaltet sind.

VP 17. Artikel 1 nach Nummer 22 (§ 54 Abs. 4 StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 22 folgende Nummer 22a einzufügen:

'22a § 54 Abs. 4 wird wie folgt geändert:

a) Nach dem Wort "Erforderlich" werden die Worte "als Fahrtrichtungsanzeiger" eingefügt.

b) In Nummer 4 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 5 angefügt:

"5. an mehrspurigen Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 32 km/h und mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t an den Längsseiten im vorderen Drittel zusätzliche Blinkleuchten, deren Lichtstärke nach hinten mindestens 50 cd und höchstens 200 cd beträgt."'

Als Folge ist
in Artikel 1 Nr. 32 (§ 72 Abs. 2) nach Buchstabe r folgender Buchstabe r_1 einzufügen:

'r_1) Nach den Übergangsvorschriften zu § 54 Abs. 4 Nr. 4 StVZO (zusätzliche Blinkleuchten an Schulbussen) ist folgende Übergangsvorschrift einzufügen:

"§ 54 Abs. 4 Nr. 5 (zusätzliche Blinkleuchten an den Längsseiten von mehrspurigen Kraftfahrzeugen) ist spätestens ab 1. Januar 1990 anzuwenden."'

(noch Ziffer 17)

Begründung:

Tödliche Unfälle (bereits drei allein im Jahre 1988) von Fahrradfahrern und Fußgängern mit Lastkraftwagen und Lkw-Zügen sowie Sattelkraftfahrzeugen geben Anlaß, die Kenntlichmachung von Abbiegevorhaben im Straßenverkehr deutlicher zu gestalten. Die vorhandenen Blinkleuchten an Fahrzeugen über 6 m sind nicht ausreichend.

So sind insbesondere die vorgeschriebenen Leuchten in ihrer Lichtstärke so gering, daß sie bei ungünstigen Witterungslagen und bei Verschmutzung der Leuchten nicht wahrgenommen werden können. Wenn auch die Verwendung von zusätzlichen Leuchten an sich möglich ist, so sollte dennoch eine Vorschrift in die StVZO aufgenommen werden, um ein deutliches Signal für die Fahrzeughalter zu geben. Dabei müssen die Lichtstärkenwerte der Richtlinie 76/759/EWG verändert werden, um eine bessere Erkennbarkeit zu gewährleisten.

Daß damit ein Unterlaufen durch EG-Betriebserlaubnisse nicht ausgeschlossen werden kann, sollte der Aufnahme einer StVZO-Regelung nicht entgegenstehen. Es ist damit zu rechnen, daß die Industrie und verantwortungsbewußte Fahrzeughalter aufgrund der "Signalwirkung" einer derartigen Vorschrift von dieser Möglichkeit verstärkt Gebrauch machen werden und somit zusätzliche Leuchten - insbesondere bei Sattelkraftfahrzeugen - sich durchsetzen werden. Sie sind ein geeignetes Mittel, die Verkehrssicherheits zu erhöhen.

b) Der Bundesminister für Verkehr wird gebeten, dafür einzutreten, daß diese Regelung auch in die EG-Vorschriften übernommen wird.

VP 18. Artikel 1 nach Nummer 22a (§ 54a StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 22a folgende Nummer 22b einzufügen:

'22b § 54a erhält folgende Fassung:

"§ 54a
Innenbeleuchtung in Kraftomnibussen

(1) Kraftomnibusse müssen eine Innenbeleuchtung haben; diese darf die Sicht des Fahrzeugführers nicht beeinträchtigen.

(2) Die für Fahrgäste bestimmten Ein- und Ausstiege müssen ausreichend ausgeleuchtet sein, solange die jeweilige Fahrgasttür nicht geschlossen ist."'

Als Folge ist
in Artikel 1 Nr. 32 (§ 72 Abs. 2) nach Buchstabe r_1 folgender Buchstabe r_2 einzufügen:

'r_2) Nach den Übergangsvorschriften zu § 54 Abs. 4 Nr. 5 (zusätzliche Blinkleuchten an den Längsseiten von mehrspurigen Fahrzeugen) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 54a Abs. 2 (Ausleuchtung der Ein- und Ausstiege von Kraftomnibussen) ist spätestens ab 1. Januar 1990 anzuwenden."'

Begründung:

Die Änderung stellt klar, daß die Ein- und Ausstiege im Interesse der Sicherheit durch eine Innenbeleuchtung hinreichend ausgeleuchtet sein müssen.

19. Artikel 1 Nr. 27 (§ 58 Abs. 4 Satz 1 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 27 ist in § 58 Abs. 4 Satz 1

a) die Nummer 2 zu streichen

und sind

b) in Nummer 3 nach dem Wort
"Zugmaschinen"
die Worte
"mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 32 km/h"
einzufügen.

Die Nummern 3 und 4 werden Nummern 2 und 3.

Begründung:

Es ist nicht einzusehen, warum Arbeitsmaschinen und schnellaufende land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen von der Vorschrift, Geschwindigkeitsschilder führen zu müssen, ausgenommen werden sollen.

Anhänger-Arbeitsmaschinen nach § 18 Abs. 2 Nr. 6 Buchstabe l, wie z. B. Gußasphalt-Motorkocher, erreichen eine sehr hohe jährliche Laufleistung, die keinesfalls geringer als die von Anhängern zur Lastbeförderung sein muß. Für diese Anhänger sind aber Geschwindigkeitsschilder vorgeschrieben.

VP 20. Artikel 1 nach Nummer 30 (§ 68 Abs. 2a - neu - StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 30 folgende Nummer 30a einzufügen:

'30a In § 68 wird nach Absatz 2 folgender neuer Absatz 2a eingefügt:

"(2a) Für Maßnahmen nach § 3 in Verbindung mit § 11 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr ist jede untere Verwaltungsbehörde (Abs. 1 Satz 1) örtlich zuständig."'

Begründung:

Erweist sich ein außerdeutscher Kraftfahrzeugführer als ungeeignet (z. B. aufgrund von im Inland begangenen Verkehrsverstößen), so müssen gegen ihn Maßnahmen nach § 11 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr ergriffen werden. Die Maßnahmen richten sich nach § 3 StVZO. Die sachliche Zuständigkeit für die Anordnung solcher Maßnahmen ergibt sich aus § 68 Abs. 1, die örtliche Zuständigkeit aus § 68 Abs. 2. Die Vorschrift geht im Verhältnis zu außerdeutschen Kraftfahrzeugführern, die im Inland weder einen Wohnort noch einen Aufenthaltsort haben, ins Leere. Zwar werden im Inland begangene Verstöße solcher Kraftfahrzeugführer nach den allgemeinen Vorschriften in das Verkehrszentralregister beim Kraftfahrt-Bundesamt eingetragen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat jedoch keine Möglichkeit, eine Häufung solcher Verstöße nach § 5 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 15b mitzuteilen, weil eine zuständige Landesbehörde nach der geltenden Fassung des § 68 Abs. 2 nicht gegeben ist. Damit können außerdeutsche Kraftfahrzeugführer gegen Verkehrsvorschriften verstoßen, ohne befürchten zu müssen, daß gegen sie Maßnahmen nach § 11 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr ergriffen werden. Im Interesse der Verkehrssicherheit und der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer soll dies durch Ergänzung des § 68 künftig vermieden werden. Dabei wird die Zuständigkeit aller inländischen Fahrerlaubnisbehörden vorgesehen. Die Länder haben dann die Möglichkeit, durch Verwaltungsvorschrift zu bestimmen, daß

noch Ziffer 20)

z. B. eine bestimmte Fahrerlaubnisbehörde landesweit diese Aufgabe erfüllt oder daß die Maßnahme jeweils von derjenigen Behörde zu ergreifen ist, in deren Bereich die letzte Zuwiderhandlung begangen worden ist. Die Länder würden dies dem Kraftfahrt-Bundesamt mitteilen und damit dem Amt einen "Ansprechpartner" für Mitteilungen zur Verfügung stellen.

21. Artikel 1 Nr. 31 vor Buchstabe a (§ 69a Abs. 1 Nr. 10 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 31 ist vor Buchstabe a folgender Buchstabe a_0 einzufügen:

'a_0) In Absatz 1 Nr. 10 werden

aa) die Worte
"Fernziel-Reisen"
durch die Worte
"Ferienziel-Reisen"
ersetzt;

bei
ahme
f. 5

bb) die Worte
"oder hinter einem Kraftfahrzeug einen Omnibusanhänger mitführt,"
gestrichen.'

Begründung:
aa) Redaktionelle Berichtigung.
bb) Folge der Änderung in Artikel 1 Nr. 1d.

R 22. Artikel 1 Nr. 31 Buchstabe b Doppelbuchstabe ee (§ 69a Abs. 3 Nr. 13b StVZO)

In Artikel 1 Nr.31 Buchstabe b Doppelbuchstabe ee ist § 69 a Abs.3 Nr.13 b wie folgt zu fassen:

"13 b. des § 41 b Abs.2 über die Ausrüstung mit automatischen Blockierverhinderern oder des § 41 b Abs. 4 über die Verbindung von Anhängern mit einem automatischen Blockierverhinderer mit Kraftfahrzeugen;".

Begründung:

§ 41 b Abs.4 befaßt sich nicht mit der Ausrüstung mit automatischen Blockierverhinderern, sondern mit der Verbindung von Anhängern, die mit einem automatischen Blockierverhinderer ausgerüstet sind, mit Kraftfahrzeugen. Dies sollte in der Bußgeldvorschrift zum Ausdruck kommen.

R 23. Artikel 1 Nr. 31 Buchstabe b Doppelbuchstabe hh (§ 69a Abs. 3 Nr.19a StVZO)

In Artikel 1 Nr.31 Buchstabe b Doppelbuchstabe hh sind in § 69 a Abs.3 Nr.19 a die Worte "die Kenntlichmachung" durch die Worte "die Ausrüstung oder Kenntlichmachung" zu ersetzen.

Begründung:

Anpassung an den Regelungsgehalt des § 53 b.

/P 24. Artikel 1 Nr. 32 Buchstabe u (§ 72 Abs. 2, Übergangsvorschrift zu § 58 Abs. 3 Nr. 1 und 2)

In Artikel 1 Nr. 32 Buchstabe u sind in der Übergangsvorschrift zu § 58 Abs. 3 Nr. 1 und 2 (Geschwindigkeitsschilder) die Jahresangaben
"1990" und "1991"
jeweils durch die Jahresangabe
"1989"
zu ersetzen.

Begründung:

Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten die neu unter die Vorschrift über die Anbringung von Geschwindigkeitsschildern fallenden Fahrzeuge möglichst bald mit diesen ausgerüstet werden. Da die Schilder lediglich aufgeklebt werden müssen, ist eine kürzere Frist zumutbar.

VP 25. Artikel 1 Nr. 32 Buchstabe v (§ 72 Abs. 2, Übergangsvorschriften zu § 67 Abs. 3 und 4 StVZO)

In Artikel 1 Nr. 32 Buchstabe v ist in den Übergangsvorschriften zu § 67 Abs. 3 und 4 das Datum
"1. Januar 1991"
jeweils durch das Datum
"1. Januar 1990
zu ersetzen.

Begründung:

Fahrradfahrer und Fußgänger sind die schwächsten Glieder in der Kette der Verkehrsteilnehmer. Ihnen gebührt deshalb eine besondere Aufmerksamkeit. Dazu zählt die Sorgfalt bei der Ausrüstung der Fahrräder mit lichttechnischen Einrichtungen. Die zwingende Vorschrift, alle Fahrräder mit besonderen nach vorn und nach hinten wirkenden Rückstrahlern auszurüsten, ist sinnvoll und notwendig. Gerade deshalb muß konsequenterweise die Übergangsfrist so kurz wie nur möglich sein.

VP 26. Anhang 2 (Artikel 1 Nr. 36)

In Anhang 2 ist in der Liste der zu § 41 Abs. 18 und § 41b geltenden Bestimmungen in Buchstabe d der Punkt durch ein Komma zu ersetzen und folgender Buchstabe e anzufügen:

"e) Richtlinie 88/194/EWG der Kommission vom 24. März 1988 (ABl. EG 1988 Nr. L 92 S. 47)."

Begründung:

Zwischenzeitlich ist die Richtlinie 88/194/EWG der Kommission vom 24. März 1988 im Amtsblatt der EG veröffentlicht. Die Liste der zu § 41 Abs. 18 und § 41b geltenden Bestimmungen ist daher zu ergänzen.

VP 27. Nach Artikel 1 (Änderung der StVO)

zu-
sammenhang
t
ff. 28

Nach Artikel 1 ist folgender neuer Artikel 2 einzufügen:

'Artikel 2
Änderung der Neunten Verordnung zur
Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Neunte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 22. März 1988 (BGBl. I S. 405) wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 Nr. 8 Buchstabe b wird in § 12 Abs. 3b folgender Satz angefügt:

   "Das gilt nicht auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen."

2. In Artikel 1 Nr. 37 Buchstabe b wird in § 47 Abs. 2 die Nummer 7 gestrichen; die Nummern 8 und 9 werden Nummern 7 und 8.

3. Artikel 1 Nr. 38 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

   'c) In Absatz 1 erhält die Nummer 12 folgende Fassung:

      "12. das Halten oder Parken nach § 12 Abs. 1, 1a, 3, 3a, 3b Satz 1, Abs. 4 Satz 1, 2 zweiter Halbsatz, Satz 3 oder Abs. 4a bis 6,"'

Folgeänderungen:

a) Die Überschrift der Verordnung ist wie folgt zu fassen:

"Siebente Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften"

(noch Ziffer 27)

b) In der Präambel sind im ersten Tiret nach der Angabe
"§ 6 Abs. 1 Nr. 3"
die Worte
"Buchstabe a und b"
zu streichen.

c) Artikel 1 erhält folgende Überschrift:

"Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung".

d) Die bisherigen Artikel 2 bis 4 werden Artikel 3 bis 5 und erhalten folgende Überschriften:

- Artikel 3:

  "Aufzuhebende Vorschriften",

- Artikel 4:

  "Berlin-Klausel",

- Artikel 5

  "Inkrafttreten".

Begründung:

Durch die Neunte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 22. März 1988 (BGBl. I S. 405) ist in § 12 Abs. 3b folgende Regelung eingeführt worden:

"Mit Kraftfahrzeuganhängern ohne Zugfahrzeug darf nicht länger als zwei Wochen geparkt werden."

Diese Parkregelung gilt für den gesamten öffentlichen Verkehrsraum ohne Einschränkung, also auch auf Parkplätzen.
Es erscheint jedoch sachgerecht, den Gemeinden bzw. den zuständigen Behörden die Möglichkeit zu geben, auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen eine anderweitige Parkregelung im Interesse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und der Betroffenen vornehmen zu können (analog der Regelung in Absatz 3a). Dem dient die Änderung des Absatzes 3b.

(noch Ziffer 27)

Bei der Änderung des § 49 Abs. 1 Nr. 12 (durch Einfügung des Absatzes 3b) handelt es sich um eine Änderung zum Zwecke der Bußgeldbewehrung.

VP

ur bei
nnahme
on
iff. 27

28. Artikel 5 (neu)

In Artikel 5 (neu) ist folgender Absatz 3 anzufügen:

"(3) Artikel 2 tritt am Tage der Verkündung in Kraft."

Begründung:

Die Neunte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung ist bereits seit dem 22. März 1988 verkündet (BGBl. I S. 405).

B

29. Der **Finanzausschuß**

empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

C

Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post** und
der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten**
empfehlen dem Bundesrat ferner die Annahme nachstehender Entschließungen:

VP 30. Artikel 1 Nr. 5 (§ 32 Abs. 1 Nr. 3 StVZO)

Der Bundesminister für Verkehr wird gebeten sicherzustellen, daß bezüglich selbsttätig wirkender Einrichtungen zur Verlängerung des Zuges bei Kurvenfahrt in Geradeausstellung des Zuges die kürzere Ausgangslänge sofort wieder erreicht ist.

Begründung:

Es sind Einrichtungen zur Verlängerung des Zuges bei Kurvenfahrt beabsichtigt, bei denen - über eine zeitabhängige Steuerung - die kürzere Ausgangslänge erst nach einer erheblichen Zeit wieder hergestellt wird. Nach einer Kurvenfahrt soll der Anhänger erst mit entsprechendem Zeitverzug wieder an das Zugfahrzeug automatisch herangezogen werden (d.h. Verkürzung des Zwischenraums Zugfahrzeug/Anhänger). Durch diesen Zeitverzug können sich besondere Gefahren (z.B. Einquetschen, Überrollen) für Verkehrsteilnehmer ergeben, die bei Stillstand des Zuges während der Verzögerungszeit zwischen oder unter die Zug-Einzelfahrzeuge geraten sind.

VP 31. Artikel 1 Nr. 7 (§ 35a Abs. 7 StVZO)
In

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, ob bei regelmäßiger Beförderung von Kindern, für die keine Gurtanlegepflicht besteht, aus Sicherheitsgründen geeignete Rückhalteeinrichtungen vorgeschrieben werden sollten.
Unabhängig hiervon sollte bereits jetzt im Rahmen der Verkehrsaufklärung auf die Einrichtung und Verwendung von Kinderrückhalteeinrichtungen hingewiesen werden.

P 32. Artikel 1 Nr. 17 (§ 49 a Abs. 1 StVZO)

Der Bundesminister für Verkehr wird gebeten zu prüfen, wie die bei manchen Fahrzeugen neuerdings aus Design-Gründen zusätzlich aufgebrachten Farbaufträge, insbesondere auf Heckleuchteneinheiten, die die technisch mögliche Wirksamkeit und die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, unterbunden werden können.

'P 33. Artikel 1 Nr. 19 (§ 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO)

Der Bundesminister für Verkehr wird gebeten, die Definition des Krankenkraftwagens in § 52 Abs. 3 Nr. 4 so zu fassen, daß eine sichere Beurteilungsgrundlage für die beurteilenden Stellen besteht und einer Überzahl von Blaulichtfahrzeugen entgegengewirkt wird.
Dabei sollte auf Übereinstimmung mit den Vorschriften des künftigen Personenbeförderungsgesetzes (Drucksache 544/87 (Beschluß)) geachtet werden.

VP 34. Artikel 1 Nr. 22 (§ 53d StVZO)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei der EG darauf hinzuwirken, daß zukünftig nur noch eine Nebelschlußleuchte vorgeschrieben und zulässig ist.

Darüber hinaus wird der Bundesminister für Verkehr gebeten,

- sich bei den Fahrzeugherstellern vorab dafür einzusetzen, daß diese nur noch eine Nebelschlußleuchte bei ihren Fahrzeugen vorsehen und

- zu erlauben, daß bei Fahrzeugen, die derzeit mit zwei Nebelschlußleuchten ausgerüstet sind, die auf der rechten Seite befindliche Nebelschlußleuchte ohne weiteres außer Betrieb gesetzt werden darf.

Begründung:

Bei ungünstigen Sichtverhältnissen besteht eine erhebliche Unsicherheit für den nachfolgenden Verkehr zu erkennen, ob die Bremslichter aufleuchten oder ob die beiden Nebelschlußleuchten eingeschaltet sind. Im Interesse eines eindeutigen Signalbildes sollte nur eine Nebelschlußleuchte zulässig sein. Da die einschlägige EG-Richtlinie die Ausstattung von Fahrzeugen auch mit zwei Nebelschlußleuchten zuläßt, sollte diese Ausstattungsvariante erst verboten werden, wenn die EG-Richtlinie geändert ist.

Nach § 49a Abs. 1 Satz 3 StVZO müssen an Fahrzeugen angebrachte lichttechnische Einrichtungen ständig betriebsfertig sein. Soweit die rechte Nebelschlußleuchte außer Betrieb gesetzt wird, ist derzeit eine Ausnahme erforderlich. Der Bundesminister für Verkehr könnte hier z.B. über eine Ausnahme-Verordnung Abhilfe schaffen.

VP 35. Artikel 1 Nr. 24 (§ 56 Abs. 3 Nr. 1 StVZO)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung dafür einzutreten, daß in die entsprechende EG-Richtlinie die Kraftomnibusse mit einbezogen werden und die Grenze für das zulässige Gesamtgewicht soweit wie möglich nach unten abgesenkt wird.

Im übrigen sollte dafür eingetreten werden, daß die rechte Tür des Fahrerhauses Durchsicht ermöglicht.