Bundesrat Drucksache 160/88

08.04.88

VP - Fz - In - R

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr und
des Bundesministers des Innern

Fünfzehnte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

A. Zielsetzung

Durch die Verordnung werden zahlreiche Einzelvorschriften der StVZO zur Erhöhung der Sicherheit von Fahrzeugen geändert. Hervorzuheben sind insbesondere die:

- Ausdehnung der Ausrüstungspflicht mit Sicherheitsgurten auf Sattelzugmaschinen und Lastkraftwagen,
- Ausrüstung bestimmter Fahrzeuge mit Automatischen Blockierverhinderern,
- Ausrüstung aller mehrspurigen Straßenfahrzeuge mit Nebelschlußleuchten,
- Ausrüstung bestimmter Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 12 t mit einem Anfahrspiegel,
- die Ergänzung des Erste-Hilfe-Materials um Einmalhandschuhe,
- Kenntlichmachung von Anbaugeräten mit Parkwarntafeln.

B. Lösung

Änderung der entsprechenden Einzelvorschriften der StVZO.

C. Alternativen

Keine

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

D. Kosten

Die vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere die Ausrüstung bestimmter Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten, mit Automatischem Blockierverhinderer, Leuchtweitereglern, mit Anfahrspiegeln und großwinkligen Außenspiegeln werden die vom Bund zu beschaffenden Fahrzeuge verteuern. Die Mehrbelastung wird mit ca. 42 Millionen DM pro Jahr veranschlagt.

Länder und Gemeinden haben sich nicht geäußert, in welcher Höhe bei ihnen Kosten entstehen.

Für einmalige Nachrüstmaßnahmen, die sich durch die Nachrüstung mit Anfahrspiegeln und großwinkligen Außenspiegeln im wesentlichen ergeben, ist mit ca. 3,7 Millionen DM für den Bund zu rechnen.

Soweit durch die Maßnahmen Aufwendungen für das Gewerbe erforderlich sind, ist dieser zusätzliche Aufwand im Verhältnis zu den Gesamtkosten eines zu unterhaltenden Fuhrparks einschl. der Fahrzeuganschaffungskosten aber so gering, daß diese für sich genommen keine Preiserhöhungen (Fahrpreis-, Tarif- oder Gebührenerhöhungen) auslösen können. Kumulationseffekte, die zu Preiserhöhungen im Einzelfall führen, sind nicht auszuschließen, aber bisher von den Fahrzeughaltern nicht geltend gemacht worden. Infolgedessen ist davon auszugehen, daß aufgrund der Maßnahmen keine Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, zu erwarten sind.

Durch die Nachrüstung des Erste-Hilfe-Materials mit Einmalhandschuhen ist für das einzelne Fahrzeug mit max. 2,50 DM zu rechnen.

Bundesrat Drucksache 160/88

08.04.88

VP - Fz - In - R

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr und
des Bundesministers des Innern

Fünfzehnte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
121 (323) - 920 01 - Str 133/88

Bonn, den 8. April 1988

An den
Herrn Präsidenten des Bundesrates

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

Fünfzehnte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Schäuble

(Dr. Schäuble)

Drucksache 160/88

Fünfzehnte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Vom

Auf Grund

- des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a und b des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, Eingangsworte in Nummer 3 geändert durch § 37 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. August 1965 (BGBl. I S. 927), des § 6 Abs. 1 Nr. 4, Nummer 4 eingefügt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. März 1969 (BGBl. I S. 217), und des § 6 Abs. 1 Nr. 7, Nummer 7 eingefügt durch § 70 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. S. 721), wird vom Bundesminister für Verkehr

- und des § 6 Abs. 1 Nr. 10 des Straßenverkehrsgesetzes, Nummer 10 eingefügt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. August 1978, in Verbindung mit § 6 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes, Absatz 2 geändert durch Artikel 22 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089), wird vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister des Innern

mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl I S. 3193, 1975 I S. 848), zuletzt geändert durch § 21 Abs. 3 der Verordnung vom 20. Oktober 1987 (BGBl. I S. 2305), wird wie folgt geändert:

...

1 Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Der Hinweis auf § 30a erhält folgende Fassung:
"Durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit ... 30a".

b) Nach dem Hinweis auf § 35h wird folgender Hinweis eingefügt:
"Gänge und Anordnung von Fahrgastsitzen
in Kraftomnibussen ..... 35i".

c) Nach dem Hinweis auf § 38a wird folgender Hinweis eingefügt:
"Diebstahl-Alarmeinrichtungen ..... 38b".

d) Nach dem Hinweis auf § 41a wird folgender Hinweis eingefügt:
"Automatischer Blockierverhinderer ..... 41b".

e) Der Hinweis auf § 53b erhält folgende Fassung:
"Kenntlichmachung von Anbaugeräten
und Hubladebühnen ..... 53b".

f) Der Hinweis auf § 56 erhält folgende Fassung:
"Rückspiegel und andere Spiegel ..... 56".

g) Nach dem Hinweis auf § 59 wird folgender Hinweis eingefügt:
"Nachweis der Übereinstimmung mit der Richtlinie
85/3/EWG ..... 59a".

h) Der Hinweis auf § 61 erhält folgende Fassung:
"(aufgehoben) ..... 61".

i) Der Hinweis auf § 69b erhält folgende Fassung:
"(aufgehoben) ..... 69b".

j) Nach dem Hinweis auf § 72 wird folgender Hinweis angefügt:
"Technische Festlegungen ..... 73".

k) In den Hinweisen auf die Anlagen VI und VII werden die Worte "mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h" gestrichen.

...

l) Der Hinweis auf die Anlage X erhält folgende Fassung:

"Fahrgasttüren, Notausstiege, Gänge und Anordnung von Fahrgastsitzen in Kraftomnibussen .....X".

m) Nach dem Hinweis auf Anlage XXVI wird folgender Hinweis angefügt:

"Anhang".

2 In § 19 Abs. 1 Satz 2 werden die Worte

"Richtlinie 80/1267/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 (ABl. EG Nr. L 375 S. 34)" durch die Worte "Richtlinie 87/403/EWG des Rates vom 25. Juni 1987 (ABl. EG Nr. L 220 S. 44)" ersetzt.

3 § 22a Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 5 werden die Worte "79/489/EWG der Kommission vom 18. April 1979 (ABl. EG Nr. L 128 S. 12)" durch die Worte "85/647/EWG der Kommission vom 23. Dezember 1985 (ABl. EG Nr. L 380 S. 1)" ersetzt.

b) In Nummer 8a wird der Hinweis "(§ 51 Abs. 2a)" durch den Hinweis "(§ 51 Abs. 4)" ersetzt.

c) Nummer 17 erhält folgende Fassung:

"17. Fahrtrichtungsanzeiger (Blinkleuchten) (§ 53b Abs. 5, § 54);"

d) In Nummer 22 wird der Hinweis "(§ 67 Abs. 1 bis 7)" durch den Hinweis "(§ 67 Abs. 1 bis 7 und 11)" ersetzt.

e) In Nummer 26 wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende Nummer 27 angefügt:

"27. Rückhalteeinrichtungen für Kinder in Kraftfahrzeugen."

4 § 30a erhält folgende Fassung:

"30a

Durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit

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

(2) Anhänger müssen für eine Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h gebaut und ausgerüstet sein. Sind sie für eine niedrigere Geschwindigkeit gebaut oder ausgerüstet, müssen sie entsprechend § 58 für diese Geschwindigkeit gekennzeichnet sein."

5 In § 32 Abs. 1 Nummer 3 werden nach Satz 1 folgende Sätze eingefügt:

"Die Länge einer Fahrzeugkombination ist die Länge, die gemessen wird, wenn die Längsmittellinien des Kraftfahrzeugs und seines Anhängers bzw. seiner Anhänger eine gerade Linie bilden. Bei Fahrzeugkombinationen mit nicht selbsttätig längenveränderlichen Zugeinrichtungen ist dabei die Position zu Grunde zu legen, in der Absatz 2 (Kurvenlaufeigenschaften) ohne weiteres Tätigwerden des Fahrzeugführers oder anderer Personen erfüllt ist."

6 § 32a Satz 5 wird gestrichen.

7 In § 35a werden die Absätze 5 bis 7 durch folgende Absätze 5 bis 9 ersetzt:

"(5) Personenkraftwagen, Sattelzugmaschinen und Lastkraftwagen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h müssen mit Einrichtungen (Verankerungen) zum Anbringen eines Schulterschräggurtes in Verbindung mit einem Beckengurt (Dreipunktgurt) für die Außensitze ausgerüstet sein. An den übrigen Sitzen sowie an sämtlichen Sitzen der in Satz 1 genannten Kraftfahrzeuge mit offenem Insassenraum müssen mindestens Verankerungen für Beckengurte (Zweipunktgurte) vorhanden sein.

(6) Die Verankerungen zur Anbringung der Sicherheitsgurte müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(7) In Personenkraftwagen, Sattelzugmaschinen und Lastkraftwagen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h müssen die Außensitze - soweit Verankerungen vorhanden sind - jeweils mit einem Schulterschräggurt in Verbindung mit einem Beckengurt sowie einer Einrichtung, die die Gurte automatisch dem Benutzer anpaßt, und einem im Bedarfsfall in Funktion tretenden Verriegelungsmechanismus (Automatik-Dreipunktgurt) ausgerüstet sein. An den übrigen Sitzen sowie an sämtlichen Sitzen der in Satz 1 genannten Kraftfahrzeuge mit offenem Insassenraum müssen mindestens Beckengurte (Zweipunktgurte) vorhanden sein. Solange auf Sitzen betriebsfertige Rückhalteeinrichtungen für Kinder mitgeführt werden, für deren Befestigung die Verankerungen für Sicherheitsgurte verwendet werden, ist eine Ausrüstung mit Sicherheitsgurten entbehrlich.

...

(8) Die Absätze 5 bis 7 gelten auch für Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, die hinsichtlich des Insassenraumes und des Fahrgestells den Baumerkmalen von Personenkraftwagen, Sattelzugmaschinen oder Lastkraftwagen gleichzusetzen sind, entsprechend. Bei Wohnmobilen genügt für die hinteren Sitze die Ausrüstung mit Einrichtungen zur Anbringung von Beckengurten und mit Beckengurten.
Die Absätze 5 bis 7 gelten nicht für

1. Klappsitze (für gelegentlichen Gebrauch vorgesehene Notsitze, die normalerweise umgeklappt sind) und nicht nach vorne gerichtete Sitze,

2. Sitze, die mit Schulterdoppelgurten in Verbindung mit Beckengurten (Hosenträgergurten) an dafür geeigneten Verankerungen oder mit Rückhaltesystemen ausgerüstet sind, deren Schutzwirkung mindestens den für diese Sitze vorgeschriebenen Sicherheitsgurten entspricht.

(9) Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme müssen so eingebaut sein, daß ihr einwandfreies Funktionieren bei vorschriftsmäßigem Gebrauch und auch bei Benutzung aller ausgewiesenen Sitzplätze gewährleistet ist und sie die Gefahr von Verletzungen bei Unfällen verringern."

...

8 § 35e Abs. 4 erhält folgende Fassung:

"(4) In Kraftomnibussen müssen sich die Fahrgasttüren an der rechten Fahrzeugseite befinden. Es müssen mindestens vorhanden sein

1. bei Kraftomnibussen mit nicht mehr als 26 Fahrgastplätzen eine Fahrgasttür,

2. bei Kraftomnibussen mit mehr als 26 Fahrgastplätzen zwei Fahrgasttüren oder eine Doppeltür.

Die Abmessungen der Fahrgasttüren müssen der Anlage X entsprechen."

...

9 § 35f erhält folgende Fassung:

"§ 35f

Notausstiege in Kraftomnibussen

(1) In Kraftomnibussen müssen Ausstiege vorhanden sein, die den Insassen in Notfällen das Verlassen der Fahrzeuge ermöglichen (Notausstiege).

(2) Notausstiege müssen durch die Aufschrift "Notausstieg" deutlich gekennzeichnet sein. Die Einrichtungen zum Öffnen der Notausstiege müssen einfach zu handhaben und ständig betriebsbereit sein; Hilfsmittel zum Öffnen der Notausstiege müssen deutlich gekennzeichnet und gut sichtbar und leicht zugänglich in unmittelbarer Nähe der Notausstiege angebracht sein. Sofern es zum Verständnis für die Fahrgäste erforderlich ist, muß eine Erklärung über die Handhabung der Einrichtungen zum Öffnen der Notausstiege vorhanden sein.

(3) Die Mindestanzahl und die Mindestabmessungen der Notausstiege, ihre Anordnung und Zugänglichkeit sowie die baulichen Anforderungen an Notausstiege müssen der Anlage X entsprechen."

...

10 § 35h wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Worte "DIN 13163, Ausgabe März 1969 oder DIN 13164 Blatt 1, Ausgabe April 1968" durch die Worte "DIN 13163, Ausgabe Dezember 1987 oder DIN 13164, Ausgabe Dezember 1987" ersetzt.

b) In Absatz 3 Satz 1 werden die Worte "DIN 13164 Blatt 1, Ausgabe April 1968" durch die Worte "DIN 13164, Ausgabe Dezember 1987" ersetzt.

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"Abweichend von Absatz 1 und 3 darf auch anderes Erste-Hilfe-Material mitgeführt werden, das bei gleicher Art, Menge und Beschaffenheit mindestens denselben Zweck zur Erste-Hilfe-Leistung erfüllt."

11 Nach § 35h wird folgender § 35i eingefügt:

"§ 35i

Gänge und Anordnung von Fahrgastsitzen in Kraftomnibussen

In Kraftomnibussen müssen die Fahrgastsitze so angeordnet sein, daß der Gang in Längsrichtung frei bleibt. Im übrigen müssen die Anordnung der Fahrgastsitze und ihre Mindestabmessungen sowie die Mindestabmessungen der für Fahrgäste zugänglichen Bereiche der Anlage X entsprechen."

12 § 36 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird durch folgende Sätze ersetzt:

"Maße und Bauart der Reifen von Fahrzeugen müssen den Betriebsbedingungen, besonders der Belastung und der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, entsprechen. Sind land- oder forstwirtschaftliche Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuge des Straßenunterhaltungsdienstes mit Reifen ausgerüstet, die nur eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit zulassen, müssen sie entsprechend § 58 für diese Geschwindigkeit gekennzeichnet sein."

b) Nach Absatz 2a wird folgender Absatz 2b eingefügt:

"(2 b) Reifenhersteller und Reifenerneuerer müssen Luftreifen für Fahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h mit ihrer Fabrik- oder Handelsmarke sowie mit Angaben kennzeichnen, aus denen Reifengröße, Reifenbauart, Tragfähigkeit, Geschwindigkeitskategorie, Herstellungs- bzw. Reifenerneuerungsdatum hervorgehen. Die Art und Weise der Angaben werden im Verkehrsblatt bekanntgegeben."

...

13 Nach § 38a wird folgender § 38b eingefügt:

"§ 38b

Diebstahl-Alarmeinrichtungen

(1) Soweit Fahrzeuge mit Diebstahl-Alarmeinrichtungen ausgerüstet sind, dürfen sie nicht auf Erschütterungen des Fahrzeugs oder auf Geräusche ansprechen. Zur Abgabe akustischer Signale sind entweder nur die nach § 55 Abs. 2 vorgeschriebenen Einrichtungen für Schallzeichen oder besondere Einrichtungen für Schallzeichen zu verwenden. Die vorgeschriebenen und die besonderen Einrichtungen für Schallzeichen dürfen nicht gemeinsam wirken. Für ihren Klang und ihre Lautstärke gilt § 55 Abs. 2.

(2) Werden zusammen mit den akustischen Signalen auch optische Signale abgegeben, so sind hierfür nur die am Fahrzeug vorhandenen Blinkleuchten und zusätzlich die Innenbeleuchtung des Fahrzeugs zu verwenden.

(3) Die durch einen unbefugten Eingriff wirksam werdenden akustischen Signale müssen sich spätestens nach 30 Sekunden und die optischen Signale spätestens nach 5 Minuten selbsttätig abschalten. Sie dürfen erst nach erneutem unbefugtem Eingriff wieder wirksam werden."

...

14 § 41 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 10 Satz 2 Halbsatz 2 erhält folgende Fassung:

"jedoch sind hinter Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 32 km/h zwei Anhänger mit Auflaufbremse zulässig, wenn

1. beide Anhänger mit Geschwindigkeitsschildern nach § 58 für eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gekennzeichnet sind,

2. der Zug mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gefahren wird,

3. nicht das Mitführen von mehr als einem Anhänger durch andere Vorschriften untersagt ist."

b) Nach Absatz 17 wird folgender Absatz 18 eingefügt:

"(18) Abweichend von den Absätzen 1 bis 13 und 15 bis 17 müssen Personenkraftwagen, Kraftomnibusse, Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen mit mindestens 4 Rädern und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie ihre Anhänger - ausgenommen Anhänger mit Auflaufbremse, deren zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt, Muldenkipper, Gabelstapler, Elektrokarren, Autoschütter - im Verfahren zur Erteilung einer Betriebserlaubnis den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen über Bremsanlagen entsprechen."

...

15 Nach § 41a wird folgender § 41b eingefügt:

"§ 41b

Automatischer Blockierverhinderer

(1) Ein automatischer Blockierverhinderer ist der Teil einer Betriebsbremsanlage, der selbsttätig den Schlupf in der Drehrichtung des Rads an einem oder mehreren Rädern des Fahrzeugs während der Bremsung regelt.

(2) Folgende Fahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h müssen mit einem automatischen Blockierverhinderer ausgerüstet sein:

1. Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 9 t,
2. Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 9 t; dies gilt für Sattelanhänger nur dann, wenn das um die Aufliegelast verringerte zulässige Gesamtgewicht 9 t übersteigt,
3. Kraftomnibusse mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 10 t,
4. Zugmaschinen, ausgenommen land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 9 t.

Andere Fahrzeuge, die hinsichtlich ihrer Baumerkmale des Fahrgestells den in Nummern 1 bis 4 genannten Fahrzeugen gleichzusetzen sind, müssen ebenfalls mit einem automatischen Blockierverhinderer ausgerüstet sein.

(3) Fahrzeuge mit einem automatischen Blockierverhinderer müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen. Kraftfahrzeuge dürfen nur mit einem automatischen Blockierverhinderer der Kategorie 1 gemäß Anhang X, Nr. 3.1.1 der Richtlinie 85/647/EWG der Kommission vom 23. Dezember 1985 (ABl. EG Nr. L 380 S. 1) ausgerüstet sein. Bei Anhängern mit einem automatischen Blockierverhinderer muß mindestens ein Rad auf jeder Seite geregelt werden, wobei - ausgenommen bei Sattelanhängern - mindestens ein Vorder- und ein Hinterrad (einander diagonal gegenüber) direkt von unabhängigen Stellgliedern geregelt werden müssen.

...

(4) Anhänger mit einem automatischen Blockierverhinderer, aber ohne automatische lastabhängige Bremsanlage dürfen nur mit Kraftfahrzeugen verbunden werden, die die Funktion des automatischen Blockierverhinderers im Anhänger sicherstellen."

16 In § 42 wird nach Absatz 2 folgender Absatz 2a eingefügt:

"(2a) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für das Abschleppen von betriebsunfähigen Fahrzeugen."

17 § 49a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 5 wird gestrichen.

b) In Absatz 10 Satz 1 werden die Worte "Absatz 1 genannten Anbaugeräten sowie der in Absatz 9 Nr. 1 und in § 53 Abs. 7 genannten Anhängern" durch die Worte "Absatz 9 Nr. 1 und § 53 Abs. 7 genannten Anhängern sowie den in § 53 b Abs. 4 genannten Anbaugeräten" ersetzt.

18 § 50 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 8 erhält folgende Fassung:

"(8) Mehrspurige Kraftfahrzeuge, ausgenommen land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen und Arbeitsmaschinen, müssen so beschaffen sein, daß die Ausrichtung des Abblendlichtbündels von Scheinwerfern, die nicht höher als 1 200 mm über der Fahrbahn (Absatz 3) angebracht sind, den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entspricht."

b) Nach Absatz 8 wird folgender Absatz 9 eingefügt:

"(9) Scheinwerfer für Fernlicht dürfen nur gleichzeitig oder paarweise einschaltbar sein; beim Abblenden müssen alle gleichzeitig erlöschen."

19 § 52 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird der letzte Satz gestrichen.

b) In Absatz 3 Nr. 2 werden nach dem Wort "Katastrophenschutzes" die Worte "und des Rettungsdienstes" eingefügt.

c) In Absatz 4 werden die Worte "2 Kennleuchten" durch die Worte ",wenn die horizontale und vertikale Sichtbarkeit (geometrische Sichtbarkeit) es erfordert, mehreren Kennleuchten" ersetzt.

d) In Absatz 4 Nr. 2 wird das letzte Komma durch einen Punkt ersetzt und folgender Satz eingefügt:

"Die Anerkennung ist nur zulässig für Fahrzeuge von Betrieben, die gewerblich oder innerbetrieblich Pannenhilfe leisten, von Automobilclubs und von Verbänden des Verkehrsgewerbes und der Autoversicherer,"

e) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

"(7) Mehrspurige Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t sowie Arbeitsmaschinen und land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen dürfen mit einer oder mehreren Leuchten zur Beleuchtung von Arbeitsgeräten und Arbeitsstellen (Arbeitsscheinwerfer) ausgerüstet sein. Arbeitsscheinwerfer dürfen nicht während der Fahrt benutzt werden. An Fahrzeugen, die dem Bau, der Unterhaltung oder der Reinigung von Straßen oder Anlagen im Straßenraum oder der Müllabfuhr dienen, dürfen Arbeitsscheinwerfer abweichend von Satz 2 auch während der Fahrt eingeschaltet sein, wenn die Fahrt zum Arbeitsvorgang gehört. Arbeitsscheinwerfer dürfen nur dann eingeschaltet werden, wenn sie andere Verkehrsteilnehmer nicht blenden."

20 In § 53 Abs. 2 Satz 3 Nr. 1 wird die Angabe "40 km/h" durch die Angabe "50 km/h" ersetzt.

21 § 53b erhält folgende Fassung:

"§ 53b

Kenntlichmachung von Anbaugeräten und Hubladebühnen

(1) Anbaugeräte, die seitlich mehr als 400 mm über den äußersten Punkt der leuchtenden Flächen der Begrenzungs- oder der Schlußleuchten des Fahrzeugs hinausragen, müssen mit Begrenzungsleuchten (§ 51 Abs. 1), Schlußleuchten (§ 53 Abs. 1) und Rückstrahlern (§ 53 Abs. 4) ausgerüstet sein. Die Leuchten müssen so angebracht sein, daß der äußerste Punkt ihrer leuchtenden Fläche nicht mehr als 400 mm von der äußersten Begrenzung des Anbaugeräts und der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht mehr als 1500 mm von der Fahrbahn entfernt sind. Der äußerste Punkt der leuchtenden Fläche der Rückstrahler darf nicht mehr als 400 mm von der äußersten Begrenzung des Anbaugeräts, der höchste Punkt der leuchtenden Fläche nicht mehr als 900 mm von der Fahrbahn entfernt sein. Die Leuchten und die Rückstrahler dürfen außerhalb der Zeit, in der Beleuchtung nötig ist (§ 17 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung), abgenommen sein.

(2) Anbaugeräte, deren äußerstes Ende mehr als 1000 mm über die Schlußleuchten des Fahrzeugs nach hinten hinausragt, müssen mit einer Schlußleuchte (§ 53 Abs. 1) und einem Rückstrahler (§ 53 Abs. 4) ausgerüstet sein. Schlußleuchte und Rückstrahler müssen möglichst am äußersten Ende des Anbaugeräts und möglichst in der Fahrzeuglängsmittelebene angebracht sein. Der höchste Punkt der leuchtenden Fläche der Schlußleuchte darf nicht mehr als 1500 mm und der des Rückstrahlers nicht mehr als 900 mm von der Fahrbahn entfernt sein. Schlußleuchte und Rückstrahler dürfen außerhalb der Zeit, in der Beleuchtung nötig ist (§ 17 Abs. 1 der Straßenverkehr-Ordnung), abgenommen sein.

...

(3) Anbaugeräte nach Absatz 1 müssen ständig nach vorn und hinten, Anbaugeräte nach Absatz 2 müssen ständig nach hinten durch Park-Warntafeln nach § 51c oder durch 423 mm x 423 mm große retroreflektierende Tafeln nach DIN 11 030, Ausgabe Februar 1976, kenntlich gemacht werden. Diese Tafeln, deren Streifen nach außen und nach unten verlaufen müssen, brauchen nicht fest am Anbaugerät angebracht zu sein.

(4) Ist beim Mitführen von Anbaugeräten eine Beeinträchtigung der Wirkung lichttechnischer Einrichtungen nicht vermeidbar, so müssen während der Dauer der Beeinträchtigung zusätzlich angebrachte lichttechnische Einrichtungen (z. B. auf einem Leuchtenträger nach § 49a Abs. 9 oder 10) gleicher Art ihre Funktion übernehmen.

(5) Hubladebühnen und ähnliche Einrichtungen müssen während des Betriebs durch Blinkleuchten für gelbes Licht (Fahrtrichtungsanzeiger für den hinteren Anbau) und gut sichtbare rot-weiße Warnmarkierungen kenntlich gemacht werden. Die Blinkleuchten und die Warnmarkierungen müssen möglichst am äußersten Ende der Einrichtung angebracht sein. Die Blinkleuchten müssen in Arbeitsstellung der Einrichtung mindestens in den Winkelbereichen sichtbar sein, die für hinten an Fahrzeugen angeordnete Fahrtrichtungsanzeiger gefordert werden. Die Blinkleuchten müssen während des Betriebs der Einrichtung selbsttätig und unabhängig von der übrigen Fahrzeugbeleuchtung Warnblinklicht abstrahlen. Die rot-weißen Warnmarkierungen müssen retroreflektierend sein und brauchen nur nach hinten zu wirken."

22 § 53d erhält folgende Fassung:

"§ 53d

Nebelschlußleuchten

(1) Die Nebelschlußleuchte ist eine Leuchte, die rotes Licht abstrahlt und das Fahrzeug bei dichtem Nebel von hinten besser erkennbar macht.

(2) Mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt, und ihre Anhänger müssen hinten mit einer oder zwei, andere Kraftfahrzeuge und Anhänger dürfen hinten mit einer Nebelschlußleuchte ausgerüstet sein.

(3) Der niedrigste Punkt der leuchtenden Fläche darf nicht weniger als 250 mm und der höchste Punkt nicht mehr als 1000 mm über der Fahrbahn liegen. In allen Fällen muß der Abstand zwischen den leuchtenden Flächen der Nebelschlußleuchte und der Bremsleuchte mehr als 100 mm betragen. Ist nur eine Nebelschlußleuchte angebracht, so muß sie in der Mitte oder links davon angeordnet sein.

(4) Nebelschlußleuchten müssen so geschaltet sein, daß sie nur dann leuchten, wenn die Scheinwerfer für Fernlicht, für Abblendlicht oder die Nebelscheinwerfer oder eine Kombination dieser Scheinwerfer eingeschaltet sind. Sind Nebelscheinwerfer vorhanden, so müssen die Nebelschlußleuchten unabhängig von diesen ausgeschaltet werden können.

(5) Eingeschaltete Nebelschlußleuchten müssen dem Fahrzeugführer durch eine Kontrolleuchte für gelbes Licht, die in seinem Blickfeld gut sichtbar angeordnet sein muß, angezeigt werden.

(6) In einem Zug brauchen nur die Nebelschlußleuchten am letzten Anhänger zu leuchten. Die Abschaltung der Nebelschlußleuchten am Zugfahrzeug oder am ersten Anhänger ist aber nur dann zulässig, wenn die jeweilige Ab- bzw. Wiedereinschaltung selbsttätig durch Aufstecken bzw. Abziehen des Steckers für die Anhängerbeleuchtung erfolgt."

23 In § 55a wird Absatz 3 gestrichen.

24 § 56 erhält folgende Fassung:

§ 56

Rückspiegel und andere Spiegel

(1) Kraftfahrzeuge müssen Spiegel haben, die so beschaffen und angebracht sind, daß der Fahrzeugführer nach rückwärts und seitwärts - auch beim Mitführen von Anhängern - alle für ihn wesentlichen Verkehrsvorgänge beobachten kann.

(2) Es sind erforderlich

1. bei allen Kraftfahrzeugen außer bei den in Nummer 3 bis 6 aufgeführten
   ein Außenspiegel an der linken Seite und ein Innenspiegel,
2. bei Kraftfahrzeugen, bei denen das Sichtfeld des Innenspiegels eingeschränkt ist,
   zusätzlich ein Außenspiegel an der rechten Seite,
3. bei Kraftfahrzeugen, bei denen die Fahrbahn nach rückwärts durch einen Innenspiegel nicht beobachtet werden kann,
   zwei Außenspiegel - jeweils einer an jeder Seite -,
4. bei land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h
   mindestens ein Außenspiegel an der linken Seite,
5. bei Krafträdern mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 80 km/h
   ein Rückspiegel an der linken Seite,
6. bei Krafträdern mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 80 km/h
   zwei Rückspiegel - jeweils einer an jeder Seite -.

...

(3) Zusätzlich sind erforderlich

1. bei Kraftfahrzeugen - ausgenommen Kraftomnibusse - mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12,0 t ein Anfahrspiegel an der rechten Seite,

2. bei Sattelzugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12,0 t darüber hinaus ein großwinkliger Außenspiegel an der rechten Seite.

(4) Rückspiegel sind nicht erforderlich an

1. einachsigen Zugmaschinen,
2. einachsigen Arbeitsmaschinen,
3. offenen Elektrokarren mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h,
4. mehrspurigen Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h und mit offenem Führerplatz, der auch beim Mitführen von Anhängern, selbst wenn diese beladen sind, nach rückwärts Sicht bietet.

(5) Die Anbringungstellen und die Einstellungen sowie die Sichtfelder der Spiegel bei den in Absatz 2 Nr. 1 bis 3 und in Absatz 3 genannten Kraftfahrzeugen müssen den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

25 In § 57 Abs. 1 Satz 1 wird im 2. Halbsatz nach den Worten "ausgenommen sind" das Wort "mehrspurige" eingefügt.

...

26 § 57a Abs. 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

"Dies gilt nicht für

1. Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h,

2. Kraftfahrzeuge der Bundeswehr, es sei denn, daß es sich um Kraftfahrzeuge der Bundeswehrverwaltung oder um Kraftomnibusse handelt,

3. Kraftfahrzeuge der Feuerwehren und der anderen Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzes."

...

27 § 58 erhält folgende Fassung:

"§ 58

Geschwindigkeitsschilder

(1) Ein Geschwindigkeitsschild gibt die zulässige Höchstgeschwindigkeit des betreffenden Fahrzeugs in Kilometer je Stunde an.

(2) Das Schild muß kreisrund mit einem Durchmesser von 200 mm sein und einen schwarzen Rand haben. Die Ziffern sind auf weißem Grund in schwarzer fetter Engschrift entsprechend Anlage V Seite 4 in einer Schriftgröße von 120 mm auszuführen.

(3) Mit Geschwindigkeitsschildern müssen gekennzeichnet sein

1. mehrspurige Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 60 km/h,
2. Anhänger mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 100 km/h,
3. Anhänger mit einer eigenen mittleren Bremsverzögerung von weniger als 2,5 m/s^2.

(4) Absatz 3 gilt nicht für

1. die in § 36 Abs. 5 Satz 6 Halbsatz 2 bezeichneten Gleiskettenfahrzeuge,
2. Arbeitsmaschinen,
3. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen,
4. land- oder fortwirtschaftliche Arbeitsgeräte, die hinter Kraftfahrzeugen mitgeführt werden.

Die Vorschrift des § 36 Abs. 1 Satz 2 bleibt unberührt.

(5) Die Geschwindigkeitsschilder müssen an beiden Längsseiten und an der Rückseite des Fahrzeugs angebracht werden. An Anhängern in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben genügt ein Geschwindigkeitsschild an der Fahrzeugrückseite; wird es wegen der Art des Fahrzeugs oder seiner Verwendung zeitweise verdeckt oder abgenommen, so muß ein Geschwindigkeitsschild an der rechten Längsseite des Anhängers vorhanden sein."

...

28 In § 59 wird Absatz 4 gestrichen.

29 Nach § 59 wird folgender § 59a eingefügt:

"§ 59a

Nachweis der Übereinstimmung
mit der Richtlinie 85/3/EWG

(1) Fahrzeuge, die in Artikel 2 der Richtlinie 85/3/EWG des Rates vom 19. Dezember 1984 über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs (ABl. EG 1985 Nr. L 2 S. 14), geändert durch die Richtlinie des Rates vom 24. Juli 1986 (ABl. EG Nr. L 217 S. 19), genannt sind und mit dieser Richtlinie übereinstimmen, dürfen einen Nachweis, und zwar ein Schild oder ein mitzuführendes Dokument, haben. Der Nachweis muß den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.

(2) Die auf dem Nachweis der Übereinstimmung angeführten Werte müssen mit den am einzelnen Fahrzeug tatsächlich gemessenen übereinstimmen."

...

30 § 67 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Fahrräder müssen für den Betrieb des Scheinwerfers und der Schlußleuchte mit einer Lichtmaschine ausgerüstet sein, deren Nennleistung mindestens 3 W und deren Nennspannung 6 V beträgt (Fahrbeleuchtung). Für den Betrieb von Scheinwerfer und Schlußleuchte darf zusätzlich eine Batterie mit einer Nennspannung von 6 V verwendet werden (Batterie-Dauerbeleuchtung). Die beiden Betriebsarten dürfen sich gegenseitig nicht beeinflussen."

b) Absatz 3 Satz 4 erhält folgende Fassung:
"Fahrräder müssen mit mindestens einem nach vorn wirkenden weißen Rückstrahler ausgerüstet sein."

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"(4) Fahrräder müssen an der Rückseite mit

1. einer Schlußleuchte für rotes Licht, deren niedrigster Punkt der leuchtenden Fläche sich nicht weniger als 250 mm über der Fahrbahn befindet,
2. mindestens einem roten Rückstrahler, dessen höchster Punkt der leuchtenden Fläche sich nicht höher als 600 mm über der Fahrbahn befindet, und
3. einem mit dem Buchstaben "Z" gekennzeichneten roten Großflächen-Rückstrahler

ausgerüstet sein. Die Schlußleuchte sowie einer der Rückstrahler dürfen in einem Gerät vereinigt sein. Beiwagen von Fahrrädern müssen mit einem Rückstrahler entsprechend Nummer 2 ausgerüstet sein."

d) Nach Absatz 10 wird folgender Absatz 11 eingefügt:

"(11) Für Rennräder, deren Gewicht nicht mehr als 11 kg beträgt, gilt abweichend folgendes:

1. für den Betrieb von Scheinwerfer und Schlußleuchte brauchen anstelle der Lichtmaschine nur eine oder mehrere Batterien entsprechend Absatz 1 Satz 2 mitgeführt zu werden;

...

2. der Scheinwerfer und die vorgeschriebene Schlußleuchte brauchen nicht fest am Fahrrad angebracht zu sein; sie sind jedoch mitzuführen und unter den in § 17 Abs. 1 Strassenverkehrs-Ordnung beschriebenen Verhältnissen vorschriftsmäßig am Fahrrad anzubringen und zu benutzen;

3. Scheinwerfer und Schlußleuchte brauchen nicht zusammen einschaltbar zu sein;

4. anstelle des Scheinwerfers nach Absatz 1 darf auch ein Scheinwerfer mit niedrigerer Nennspannung als 6 V und anstelle der Schlußleuchte nach Absatz 4 Nr. 1 darf auch eine Schlußleuchte nach Absatz 5 mitgeführt werden."

e) Der bisherige Absatz 11 wird Absatz 12, die Absatzbezeichnung "10" wird durch Absatzbezeichnung "11" ersetzt.

...

31 § 69a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Nr. 14 wird die Angabe "2.2" durch die Angabe "2.2 Satz 1, 2, 4 oder 5" ersetzt.

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 7 erhält folgende Fassung:

"7. des § 35 a Abs. 1 oder 2 über Anordnung oder Beschaffenheit der Sitze des Fahrzeugs, des Betätigungsraums für den Fahrzeugführer oder der Einrichtungen zum Führen des Fahrzeugs, des § 35 a Abs. 4 Satz 1 über Sitz, Handgriff oder Fußstützen für den Beifahrer auf Krafträdern, des § 35 a Abs. 5 oder 7 Satz 1, 2, jeweils auch in Verbindung mit Abs. 8 Satz 1, oder Abs. 9 über Sicherheitsgurte, deren Verankerungen oder über Rückhaltesysteme;".

bb) Nummer 7b erhält folgende Fassung:

"7b. des § 35c über Heizung oder Belüftung, des § 35d über Einrichtungen zum Auf- oder Absteigen oder über die Beschaffenheit der Fußböden oder der Übergänge in Gelenkfahrzeugen, des § 35e Abs. 1 bis 4 Satz 1, 2 oder 3, dieser in Verbindung mit Nummer 4.1 Satz 1, Nummer 4.1.1 Satz 1 oder Nummer 4.1.2 der Anlage X, oder Abs. 5 Satz 1, 2 oder 4 bis 8 über Türen oder Türeinrichtungen oder des § 35f Abs. 1, 2 oder 3, dieser in Verbindung mit Nummer 5.2.1, 5.3.1, 5.4 oder 5.5 der Anlage X, über Notausstiege in Kraftomnibussen;".

...

cc) Nach Nummer 7c wird folgende Nummer 7d eingefügt:

"7d. des § 35i Satz 1 oder 2, dieser in Verbindung mit Nummer 2 Satz 2, 4, 8 oder 9, Nummer 3.1 Satz 1, Nummer 3.2 Satz 1 oder 2, Nummer 3.3, 3.4 Satz 1 oder 2 oder Nummer 3.5 Satz 2, 3 oder 4 der Anlage X, über Gänge oder die Anordnung von Fahrgastsitzen in Kraftomnibussen;".

dd) Nummer 8 erhält folgende Fassung:

"8. des § 36 Abs. 1 Satz 1 oder 3 bis 5, Abs. 2 Satz 1, 3 oder 4 oder Abs. 2 a Satz 1 oder 2 über Bereifung, des § 36 Abs. 5 Satz 1 bis 4 über Gleisketten von Gleiskettenfahrzeugen oder Satz 6 über deren zulässige Höchstgeschwindigkeit, des § 36 a Abs. 1 über Radabdeckungen oder Abs. 3 über die Sicherung von außen am Fahrzeug mitgeführten Ersatzrädern oder des § 37 Abs. 1 Satz 1 über Gleitschutzeinrichtungen oder Abs. 2 über Schneeketten;".

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

"13b. des § 41b Abs. 2 oder 4 über automatische Blockierverhinderer;".

ff) Nummer 18a erhält folgende Fassung:

"18a. des § 50 Abs. 1, 2 Satz 1, 6 Halbsatz 2 oder Satz 7, Abs. 3 Satz 1 oder 2, Abs. 5, 6 Satz 1, 3, 4 oder 6, Abs. 6a Satz 2 bis 5 oder Abs. 9 über Scheinwerfer für Fern- oder Abblendlicht;".

...

gg) In Nummer 18e wird die Angabe "§ 52 Abs. 7 Satz 2 oder 3 Halbsatz 2" durch die Angabe "§ 52 Abs. 7 Satz 2 oder 4" ersetzt.

hh) Nummer 19a erhält folgende Fassung:

"19a. des § 53b Abs. 1 Satz 1 bis 3, Abs. 2 Satz 1 bis 3, Abs. 3 Satz 1, Abs. 4 oder 5 über die Kenntlichmachung von Anbaugeräten oder Hubladebühnen;".

ii) Nummer 19c erhält folgende Fassung:

"19c. des § 53d Abs. 2 bis 5 über Nebelschlußleuchten;".

kk) Nummer 24 erhält folgende Fassung:

"24. des § 56 Abs. 1 bis 3 über Rückspiegel oder andere Spiegel;".

ll) Nummer 26 erhält folgende Fassung:

"26. des § 58 Abs. 2 oder 5 Satz 1, jeweils auch in Verbindung mit § 36 Abs. 1 Satz 2, oder Abs. 3 oder 5 Satz 2 Halbsatz 2 über Geschwindigkeitsschilder an Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder des § 59 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 oder 3 Satz 2 über Fabrikschilder oder Fahrzeug-Identifizierungsnummern;".

c) Absatz 4 Nr. 8 erhält folgende Fassung:

"8. des § 67 Abs. 1 Satz 1 oder 3, Abs. 2 Satz 1, 3 oder 4, Abs. 3, 4 Satz 1 oder 3, Abs. 5 Satz 2, Abs. 6 Halbsatz 1, Abs. 7 Satz 1 oder 3, Abs. 9 Satz 1, Abs. 10 oder 11 Nr. 2 Halbsatz 2 über lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern oder ihren Beiwagen.".

d) In Absatz 5 wird die bisherige Nummer 5 Nummer 4d.; Nummer 5 erhält folgende Fassung:

"5. entgegen § 36 Abs. 2b Satz 1 Luftreifen nicht oder nicht wie dort vorgeschrieben kennzeichnet,".

32 § 72 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Nach der Übergangsvorschrift zu § 18 Abs. 3 wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 19 Abs. 1 Satz 2 (Betriebserlaubnis auf Grund harmonisierter Vorschriften)

Werden harmonisierte Vorschriften einer Einzelrichtlinie geändert oder aufgehoben, dürfen die neuen Vorschriften zu den frühestmöglichen Zeitpunkten, die nach der betreffenden Einzelrichtlinie zulässig sind, angewendet werden.

Die bisherigen Vorschriften dürfen zu den frühestmöglichen Zeitpunkten, die nach der betreffenden Einzelrichtlinie zulässig und für die Untersagung der Zulassung von erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeugen maßgeblich sind, nicht mehr angewendet werden."

b) Nach den Übergangsvorschriften zu § 22a Abs. 1 Nr. 24 (Beiwagen) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 22a Abs. 1 Nr. 27 (Rückhalteeinrichtungen für Kinder)

ist spätestens ab 1. Januar 1989 anzuwenden. Rückhalteeinrichtungen, die vor diesem Tage in Gebrauch genommen wurden, dürfen weiter verwendet werden."

c) In den Übergangsvorschriften zu § 30a (Änderung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit) wird die Angabe "§ 30a" durch die Angabe "§ 30a Abs. 1" ersetzt.

d) Nach den Übergangsvorschriften zu § 30a Abs. 1 (Änderung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 30a Abs. 2 (durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit bei Anhängern)

ist spätestens ab 1. Januar 1990 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Anhänger anzuwenden."

...

e) Nach den Übergangsvorschriften zu § 32 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe b (Länge von Kombinationen von Fahrzeugen nach Art eines Sattelkraftfahrzeugs) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 32 Abs. 1 Nr. 3 (veränderliche Länge von Fahrzeugkombinationen)

ist spätestens ab 1. Januar 1989 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Anhänger anzuwenden."

f) Die Übergangsvorschriften zu § 35a Abs. 5 und Anlage X (Sitze in Kraftomnibussen, Gangbreite), zu § 35a Abs. 6 (Verankerungen für Sicherheitsgurte) und zu § 35a Abs. 7 (Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme) werden durch folgende Übergangsvorschriften ersetzt:

"§ 35a Abs. 5, 6, 7, 8 und 9 (Verankerung für Sicherheitsgurte, Anforderungen an Verankerungen, Sicherheitsgurte und Ausnahmen)

ist spätestens ab 1. Januar 1992 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge anzuwenden. Auf Kraftfahrzeuge, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 35a Abs. 6 und Abs. 7 einschließlich ihrer Übergangsvorschriften in § 72 Abs. 2 in der vor dem 1. (Einsetzen: Monatsname und Jahreszahl des ersten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) geltenden Fassung anzuwenden."

g) Die Übergangsvorschriften zu § 35e Abs. 4 (Ein- und Ausstiege bei Kraftomnibussen) erhalten folgende Fassung:

"§ 35e Abs. 4 und Anlage X Nr. 4 (Fahrgasttüren in Kraftomnibussen)

sind spätestens ab 1. Januar 1989 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse anzuwenden. Auf Kraftomnibusse, die vor dem 1. Januar 1989 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 35e Abs. 4 in der vor dem 1. (Einsetzen: Monatsname und Jahreszahl des ersten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) geltenden Fassung anzuwenden."

h) Die Übergangsvorschrift zu § 35f Abs. 1 und 2 (Notausstiege) wird aufgehoben; folgende Übergangsvorschriften werden eingefügt:

"§ 35f und Anlage X Nr. 5 (Notausstiege in Kraftomnibussen)

sind spätestens ab 1. Januar 1989 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse anzuwenden. Die Vorschriften über Notluken sind anzuwenden spätestens ab 1. Januar 1993 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse. Auf Kraftomnibusse, die vor dem 1. Januar 1989 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 35f mit den zugehörigen Übergangsvorschriften in der vor dem 1. (Einsetzen: Monatsname und Jahreszahl des ersten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) geltenden Fassung, anzuwenden.

§ 35 h Abs. 1 und 3 (Änderung der DIN 13 163 und DIN 13 164)

sind spätestens ab 1. Oktober 1988 anzuwenden. Verbandkästen, einschließlich ihres Inhalts, die der DIN 13 163, Ausgabe März 1969 oder DIN 13 164 Blatt 1, Ausgabe April 1968 entsprechen sowie Erste-Hilfe-Material nach Absatz 3, das der DIN 13 164 Blatt 1, Ausgabe April 1968 entspricht, dürfen weiter benutzt werden, wenn die Verbandkästen bzw. das Erste-Hilfe-Material vor dem 1. Oktober 1988 in Gebrauch genommen wurden und das Erste-Hilfe-Material um vier Einmalhandschuhe aus PVC, nahtlos, groß, ergänzt wurde; dafür dürfen zwei Dreiecktücher entnommen werden.

§ 35i und Anlage X Nr. 1 bis Nr. 3 (Gänge und Fahrgastsitze in Kraftomnibussen)

sind spätestens ab 1. Januar 1989 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse anzuwenden. Auf Kraftomnibusse, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, sind § 35a Abs. 5 und Anlage X in der vor dem 1. (Einsetzen: Monatsname und Jahreszahl des ersten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) geltenden Fassung anzuwenden."

i) Die Übergangsvorschriften zu § 36 Abs. 2a (Mischbereifung) werden durch folgende Übergangsvorschriften ersetzt:

"§ 36 Abs. 1 Satz 1 und 2 (Maße und Bauart der Reifen)

sind spätestens ab 1. Januar 1990 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden. Auf Fahrzeuge, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 36 Abs. 1 Satz 1 in der vor dem 1. (Einsetzen: Monatsname und Jahreszahl des ersten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) geltenden Fassung anzuwenden.

§ 36 Abs. 2b (Kennzeichnung der Reifen)

ist spätestens ab 1. Januar 1990 auf Luftreifen, die von diesem Tage an zum Verkauf angeboten werden, anzuwenden."

k) In den Übergangsvorschriften zu § 41 Abs. 17 (Zweileitungsbremsanlage) werden der Punkt durch ein Komma ersetzt und die Worte "für andere Fahrzeuge am 1. Juni 1989." angefügt.

l) Nach den Übergangsvorschriften zu § 41 Abs. 17 (Zweileitungsbremsanlage) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 41 Abs. 18 (EG-Bremsanlage)

ist spätestens ab 1. Januar 1991 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden."

m) Nach den Übergangsvorschriften zu § 41a (Druckbehälter in Fahrzeugen) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 41b Abs. 1 bis 3 (automatischer Blockierverhinderer)

ist spätestens ab 1. Januar 1991 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden."

...

n) In den Übergangsvorschriften zu § 50 Abs. 3 Satz 2 (Mindestanbauhöhe der Scheinwerfer) wird das Wort "Mindestbauhöhe" durch das Wort "Anbauhöhe" ersetzt.

o) Die Übergangsvorschriften zu § 50 Abs. 8 (größte zulässige Belastungsabhängigkeit) erhalten folgende Fassung:

"§ 50 Abs. 8 (größte zulässige Belastungsabhängigkeit)

ist spätestens ab 1. Januar 1990 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge anzuwenden.

Soweit für ungefederte Kraftfahrzeuge vor dem 1. Januar 1990 Allgemeine Betriebserlaubnisse erteilt worden sind, braucht ein Nachtrag zu der Allgemeinen Betriebserlaubnis wegen der Belastungsabhängigkeit der Scheinwerfer für Abblendlicht erst dann beantragt oder ausgefertigt zu werden, wenn ein solcher aus anderen Gründen erforderlich ist."

p) Nach der Übergangsvorschrift zu § 52 Abs. 3 Nr. 4 (Kennleuchten für blaues Blinklicht für Krankenkraftwagen) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:
"§ 52 Abs. 4 Nr. 2 (Anerkennung von Fahrzeugen als Pannenhilfsfahrzeuge)

Bis zum 1. (Einsetzen: Monatsname und Jahreszahl des ersten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) vorgenommene Anerkennungen, soweit sie nach § 52 Abs. 4 Nr. 2 in der nach dem 1. (Einsetzen: Monatsname und Jahreszahl des ersten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) nicht mehr zulässig wären, bleiben bis zum (Einsetzen: Datum des Verkündungstages und Jahreszahl des ersten auf die Verkündung folgenden Kalenderjahres) gültig."

q) Nach den Übergangsvorschriften zu § 53a Abs. 5 (Warnblinkanlagen an Fahrzeugen, für die sie nicht vorgeschrieben sind) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 53b Abs. 1 und 2 (Anbauhöhe der Begrenzungsleuchten, Schlußleuchten und Rückstrahler)

...

ist spätestens ab 1. Januar 1990 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Anbaugeräte anzuwenden. Auf Anbaugeräte, die vor dem 1. Januar 1990 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 53b Abs. 1 in der vor dem 1. (Einsetzen: Monatsname und Jahreszahl des ersten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) geltenden Fassung anzuwenden.

...

§ 53b Abs. 3 (Kenntlichmachung der Anbaugeräte durch Park-Warntafeln oder Tafeln nach DIN 11 030)

ist spätestens ab 1. Januar 1992 anzuwenden.

Jedoch dürfen vorhandene Tafeln, Folien oder Anstriche von mindestens 300 mm x 600 mm nach der bis zum 1. (Einsetzen: Monatsname und Jahreszahl des ersten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) geltenden Fassung des § 53b Abs. 2 noch bis zum 1. Januar 1994 weiter verwendet werden.

§ 53b Abs. 5 (Kenntlichmachung von Hubladebühnen)
ist spätestens ab 1. Januar 1993 anzuwenden."

r) Die Übergangsvorschriften zu § 53d (Nebelschlußleuchten, Farbe der Kontrolleuchte, Schalterstellung) und zu § 53d Abs. 2 (Schaltung der Nebelschlußleuchten) werden durch folgende Übergangsvorschriften ersetzt:

"§ 53d Abs. 2 (Ausrüstung mit Nebelschlußleuchten)

ist spätestens ab 1. Januar 1991 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden.

§ 53d Abs. 4 (Schaltung der Nebelschlußleuchten)

ist spätestens ab 1. März 1985 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge anzuwenden.

§ 53d Abs. 5 (Nebelschlußleuchten, Farbe der Kontrolleuchte, Schalterstellung)

Bei den vor dem 1. Januar 1981 mit Nebelschlußleuchten ausgerüsteten

1. Kraftfahrzeugen darf die Kontrolleuchte grünes Licht ausstrahlen;
2. Krafträdern und Zugmaschinen mit offenem Führersitz darf die Einschaltung durch die Stellung des Schalters angezeigt werden."

s) Nach den Übergangsvorschriften zu § 55a (Funkentstörung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen) werden folgende Übergangsvorschriften eingefügt:

"§ 56 Abs. 2 Nr. 2 (Außenspiegel auf der rechten Seite)
ist spätestens ab 1. Januar 1990 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge

anzuwenden. Auf Kraftfahrzeuge, die vor diesem Tage erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 56 Abs. 1 Nr. 2 in der vor dem 1. (Einsetzen: Monatsname und Jahreszahl des ersten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) geltenden Fassung anzuwenden.

§ 56 Abs. 2 Nr. 5 (ein Rückspiegel) ist spätestens ab 1. Januar 1990 auf Mofas anzuwenden.

§ 56 Abs. 2 Nr. 6 (zweiter Rückspiegel) ist spätestens ab 1. Januar 1990 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommende Krafträder anzuwenden. Bei Krafträdern, die vor dem 1. Januar 1990 erstmals in den Verkehr gekommen sind, genügt ein Rückspiegel.

§ 56 Abs. 3 Nr. 1 (Anfahrspiegel) ist spätestens ab 1. Januar 1989 anzuwenden.

§ 56 Abs. 3 Nr. 2 (großwinkliger Außenspiegel) ist spätestens ab 1. Januar 1989 anzuwenden.

§ 56 Abs. 5 (Anbringungsstelle, Einstellung, Sichtfelder) ist nicht auf die vor dem 1. Januar 1990 erstmals in den Verkehr gekommenen Kraftfahrzeuge anzuwenden."

t) Die Übergangsvorschriften zu § 57 Abs. 1 Halbsatz 1 (Geschwindigkeitsmesser und Wegstreckenzähler) erhalten folgende Fassung:

"§ 57 Abs. 1 Satz 1 (Geschwindigkeitsmesser und Wegstreckenzähler)

ist nicht auf die vor dem 1. Januar 1989 erstmals in den Verkehr gekommenen Mofas anzuwenden."

u) Nach den Übergangsvorschriften zu § 57 Abs. 2 Nr. 1 (Abweichungen der Anzeige von Geschwindigkeitsmessern vom Sollwert) werden folgende Übergangsvorschriften eingefügt:

"§ 58 Abs. 2 (Ausgestaltung des Geschwindigkeitsschildes)

...

ist spätestens ab 1. Januar 1990 anzuwenden, jedoch nur auf Geschwindigkeitsschilder, die an Fahrzeugen angebracht werden, die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommen. An anderen Fahrzeugen dürfen entsprechend der vor dem 1. (Einsetzen: Monatsname und Jahreszahl des ersten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) geltenden Fassung des § 58 ausgestaltete Geschwindigkeitsschilder angebracht sein.

§ 58 Abs. 3 Nr. 1 und 2 (Geschwindigkeitsschilder) ist anzuwenden ab 1. Januar 1990 auf die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeuge und am 1. Januar 1991 auf andere Kraftfahrzeuge."

v) Nach den Übergangsvorschriften zu § 66a Abs. 4 (Rückstrahler) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"§ 67 Abs. 3 (Zusätzliche weiße Rückstrahler)

ist spätestens ab 1. Januar 1991 anzuwenden.

§ 67 Abs. 4 (Zusätzliche rote Rückstrahler "Z") ist spätestens ab 1. Januar 1991 anzuwenden."

w) Nach den Übergangsvorschriften zu Anlage VIII Abschnitt 2.1.8 (Bremsensonderuntersuchungen) wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:

"Anlage VIII Abschnitt 2.1.8 (Behinderten-Transportfahrzeuge)

Die für Krankenkraftwagen geltenden Untersuchungsfristen sind spätestens ab 1. November 1988 auch auf Behinderten-Transportfahrzeuge anzuwenden."

...

33 Nach § 72 wird folgender § 73 eingefügt:

" § 73
Technische Festlegungen

Soweit in dieser Verordnung auf DIN- und ISO-Normen Bezug genommen wird, sind diese im Beuth Verlag GmbH, Postfach 11 45, 1000 Berlin 30, VDE-Bestimmungen auch im VDE-Verlag, Bismarckstr. 33, 1000 Berlin 12, erschienen. Sie sind beim Deutschen Patentamt archivmäßig gesichert niedergelegt."

34 Anlage VIII wird wie folgt geändert:

a) In Abschnitt 2.1.7 wird das Wort "einachsige" gestrichen.

b) In Abschnitt 2.1.8 werden hinter dem Wort "Krankenkraftwagen" die Worte "und Behinderten-Transportfahrzeuge" eingefügt.

c) In Abschnitt 2.2 wird Satz 2 durch folgende Sätze ersetzt:

"Außerdem sind Zwischenuntersuchungen in regelmäßigen Abständen von 6 Monaten durchführen zu lassen. Ausgenommen hiervon sind Krafträder, Personenkraftwagen und Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 9 t. Unberührt bleibt der regelmäßige Abstand von 3 Monaten für Kraftomnibusse."

35 Die Anlage X erhält die aus dem Anhang 1 zu dieser Verordnung ersichtliche Fassung.

36 Nach Anlage XXVI wird der aus Anhang 2 zu dieser Verordnung ersichtliche Anhang angefügt.

Artikel 2

(1) Die Dritte Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 18. Juli 1959 (BGBl. I S. 529), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 20. Juni 1973 (BGBl. I S. 638), wird aufgehoben.

(2) Die Siebenundzwanzigste Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 24. Juli 1979 (BGBl. I S. 1208), zuletzt geändert durch Verordnung vom 22. April 1981 (BGBl. I S. 393), wird aufgehoben.

(3) § 2 der Achtundzwanzigsten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 22. April 1981 (BGBl. I S. 393) wird aufgehoben.

Artikel 3

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 4

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

Bonn, den 1988
Der Bundesminister für Verkehr

Der Bundesminister des Innern

Anlage X
(§ 35e Abs. 4,
§ 35f, § 35i)

Anhang 1

Fahrgasttüren, Notausstiege, Gänge und Anordnung von Fahrgastsitzen in Kraftomnibussen

1 Einteilung der Kraftomnibusse

Es werden unterschieden

1.1 Kraftomnibusse mit Stehplätzen

1.1.1 mit mehr als 16 Fahrgastplätzen

1.1.2 mit bis zu 16 Fahrgastplätzen

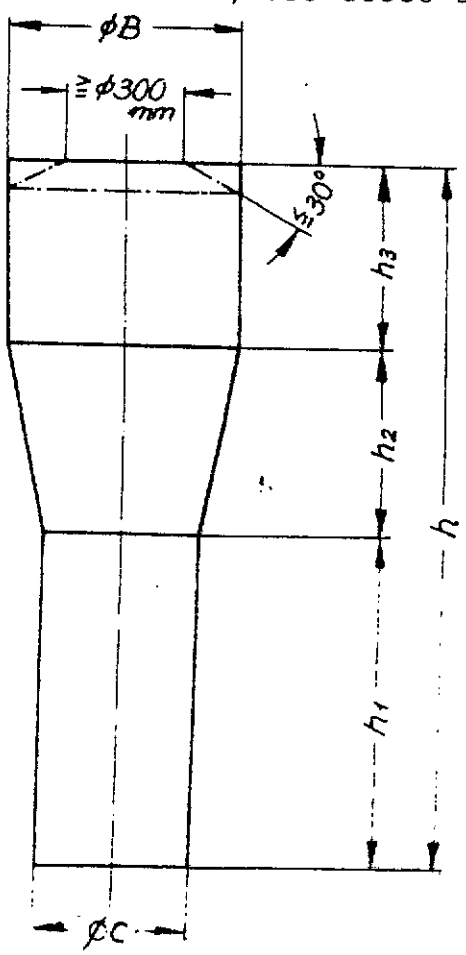
1.2 Kraftomnibusse ohne Stehplätze

1.2.1 mit mehr als 16 Fahrgastplätzen

1.2.2 mit bis zu 16 Fahrgastplätzen

2 Gänge und Innenraumhöhe über Plattformen

Gang ist der Bereich im Innenraum von Kraftomnibussen, der mehr als 400 mm von den Fahrgasttüren entfernt ist Er muß den Fahrgästen den Zugang zu jedem Sitz/jeder Sitzreihe ermöglichen.
Der Gang umfaßt nicht den bis zu 300 mm tiefen Raum vo einem Sitz/einer Sitzreihe, der für die Füße der sitzei den Fahrgäste bestimmt ist, sowie den Raum vor der let Sitzreihe oder Sitzbank, der nur von denjenigen Fahrgä benutzt wird, die diese Sitze einnehmen.



Der Gang muß so ausgelegt sein, daß der freie Durchlaß der nebenstehend abgebildeten Meßvorrichtung möglich ist.

Sitze im Bereich der vorderen Fahrgasttüren (§ 35b Abs. 2) dürfen zur Prüfung weggeklappt werden, soweit dies einfach und ohne großen Kraftaufwand möglich und die Betätigungsart klar ersichtlich ist.

Die Meßvorrichtung muß bei der Prüfung senkrecht geführt werden.

...

Die Abmessungen der Meßvorrichtung sind der Tabelle zu entnehmen.

Die Innenraumhöhe über Plattformen muß der für den Gang geforderten Mindesthöhe (Gesamthöhe der Meßvorrichtung) entsprechen.

Abmessungen der Meßvorrichtung (mm)		Kraftomnibusse mit Stehplätzen		Kraftomnibusse ohne Stehplätze	
		mit mehr als 16 Fahrgastplätzen (vgl. 1.1.1)	mit bis zu 16 Fahrgastplätzen (vgl. 1.1.2)	mit mehr als 16 Fahrgastplätzen (vgl. 1.2.1)	mit bis zu 16 Fahrgastplätzen (vgl. 1.2.2)
Höhe des unteren Zylinders	h_1	900	900	900	900
Höhe des Kegelstumpfes	h_2	500	500	500 (350)[3]	300
Höhe des oberen Zylinders	h_3	500 (400)[2]	500	400	300
Durchmesser des unteren Zylinders	C	350	350	300 (220)[4]	300
Durchmesser des oberen Zylinders	B[1]	550	550	450	450
Gesamthöhe der Meßvorrichtung	h	1900 (1800)[2]	1900	1800 (1650)[3]	1500

Erläuterungen:

1) Der Durchmesser der Abschrägung am oberen Ende des Zylinders muß mindestens 500 mm betragen, die Abschrägung darf 30° nicht überschreiten.

2) Reduzierung möglich bei Kraftomnibussen mit Heckmotor für den Teil des Gangs hinter der Hinterachse bzw. hinter einer hinter dieser Achse befindlichen Fahrgasttür und bei Eineinhalbdeck- und Doppeldeck-Kraftomnibussen für den zweistöckigen Fahrzeugteil.

3) Reduzierung möglich bei Eineinhalbdeck- und Doppeldeck-Kraftomnibussen für den Gang zur Heckbank des Unterdecks und im Oberdeck.

4) 220 mm bei seitlich beweglichen Sitzen.
Bei ausgefahrenen Sitzen muß ein Fußraum mit den lichten Maßen von 350 mm in der Breite und 200 mm in der Höhe vorhanden sein. Die Sitze müssen sich auch in belastetem Zustand von einer erwachsenen Person mit vertretbarem Kraftaufwand verstellen lassen.

Bei Gelenk-Kraftomnibussen muß die Meßvorrichtung auch den Gelenkabschnitt in allen möglichen Betriebsstellungen der Fahrzeuge unbehindert passieren können.

3 Fahrgastsitze

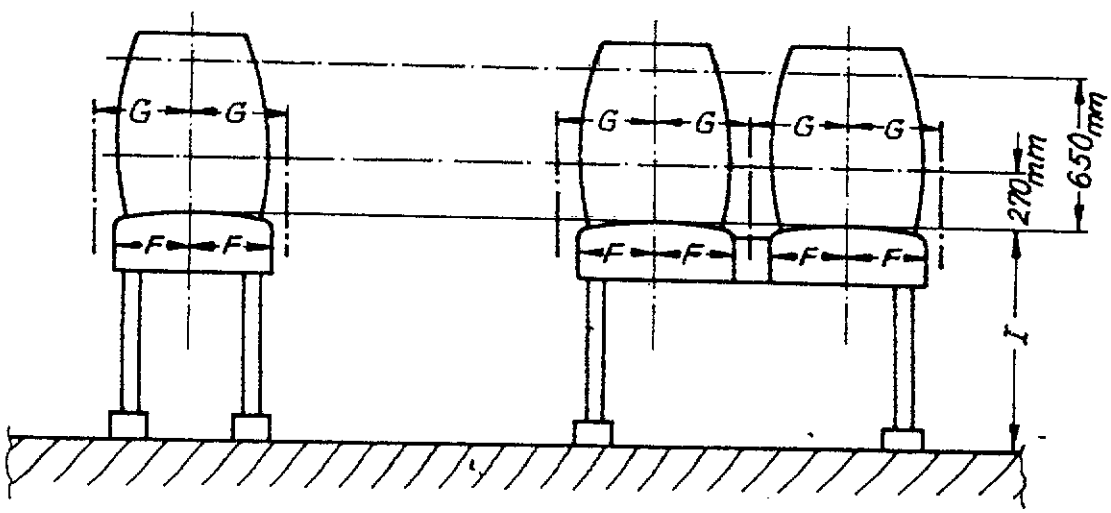
3.1 Sitzmaße

Die Abmessungen für jeden Sitzplatz müssen den in der nachfolgenden Aufstellung und in der Skizze zusammengefaßten Abmessungen entsprechen.

Alle Maße beziehen sich auf unbelastete Sitz- und Lehnenpolster.

...

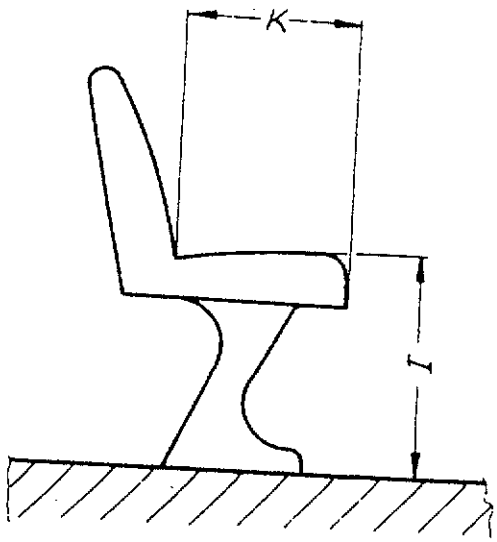
Breite des Sitzpolsters auf jeder Seite - gemessen ab einer durch die Mitte des betreffenden Sitzes verlaufenden Vertikalebene	F ≥ 200 mm für Einzelsitze und für Sitzbänke für zwei oder mehr Fahrgäste
Breite des verfügbaren Raumes - gemessen in einer Horizontalebene entlang der Rückenlehne des Sitzes in einer Höhe zwischen 270 und 650 mm über dem Sitzpolster	G ≥ 250 mm für Einzelsitze G ≥ 225 mm für Sitzbänke für zwei oder mehr Fahrgäste
Höhe des Sitzpolsters bezogen auf den Boden unter den Füßen des Fahrgastes - gemessen vom Boden bis zu einer horizontalen Ebene, die die Oberfläche des höchsten Punktes des Sitzpolsters berührt	I = 400 ...500 mm, bei Radkästen ist eine Verringerung bis auf 350 mm möglich
Tiefe des Sitzpolsters - Abstand zwischen zwei Vertikalebenen, die die Vorderseite der Rückenlehne und die Vorderkante des Sitzpolsters berühren - gemessen in einer horizontalen Ebene, die die Oberfläche des höchsten Punktes des Sitzpolsters berührt	K ≥ 350 mm



Einzelsitz

Durchgehender Sitz (Sitzbänke für zwei oder mehr Fahrgäste)

Die Rückenlehnen dürfen auch einteilig ausgeführt sein.



Tiefe des Sitzpolsters (K)
Höhe des Sitzpolsters (I)

3.2 Freiraum

Um dem Fahrgast die nötige Bewegungsfreiheit zu gewährleisten, muß der Bereich über dem unbelasteten Sitzpolster eine freie Höhe von 900 mm aufweisen. Außerdem muß der Abstand gemessen vom Boden

- im Bereich oberhalb der Sitzfläche,
- im Bereich oberhalb der Rückenlehne und
- im Bereich oberhalb des Fußraums des sitzenden Fahrgastes (bis 300 mm vor der Vorderkante des Sitzes)

mindestens 1.350 mm betragen.

In den Bereich oberhalb des Fußraums darf die Rückenlehne eines Sitzes hineinragen.

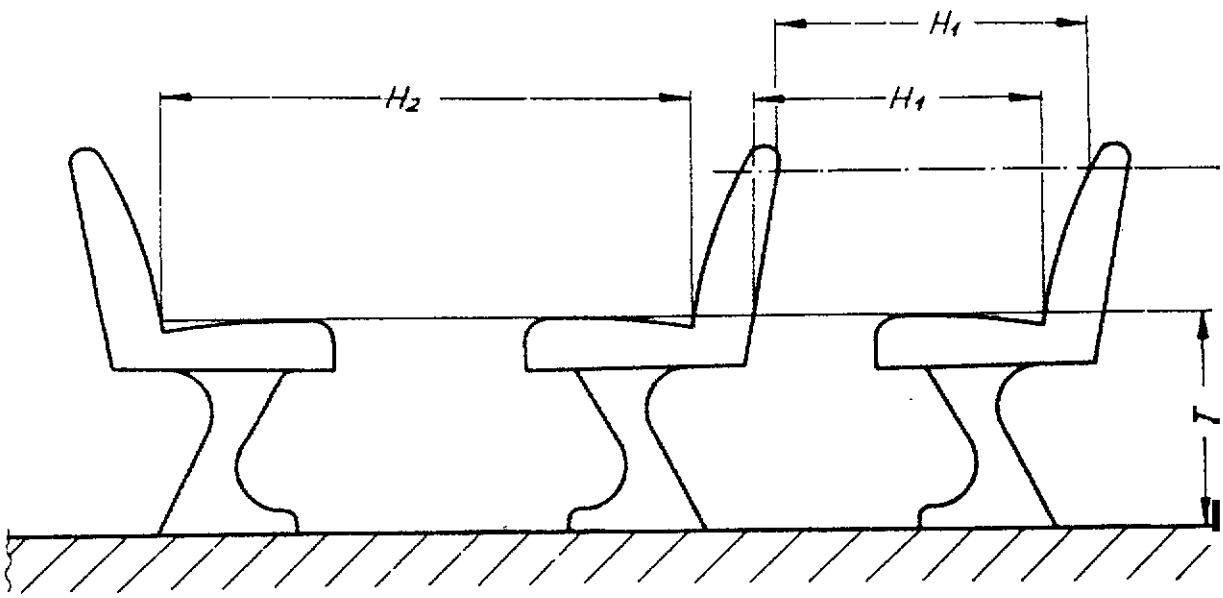
Geringfügige Einschränkungen des Freiraums (z. B. für Leitungskanäle) sind zulässig.

...

3.3 Zwischenabstand der Sitze

Unbelastete Sitz- und Lehnenpolster müssen den nachfolgend angegebenen Maßen entsprechen; dabei muß in einer durch die Mitte des einzelnen Sitzplatzes verlaufenden Vertikalebene gemessen werden.

gleichgerichtete Sitze: Abstand zwischen der Vorderseite der Rückenlehne eines Sitzes und der Rückseite der Rückenlehne des Sitzes davor - gemessen in der Horizontalen und in jeder Höhe zwischen der Oberfläche des Sitzpolsters und einer Höhe von 620 mm über dem Boden	$H_1 \geq 650$ mm
quergestellte, einander gegenüber angeordnete Sitze: Abstand zwischen den Vorderseiten der Rückenlehnen - gemessen in Querrichtung im höchsten Punkt der Sitzpolster	$H_2 \geq 1300$ mm

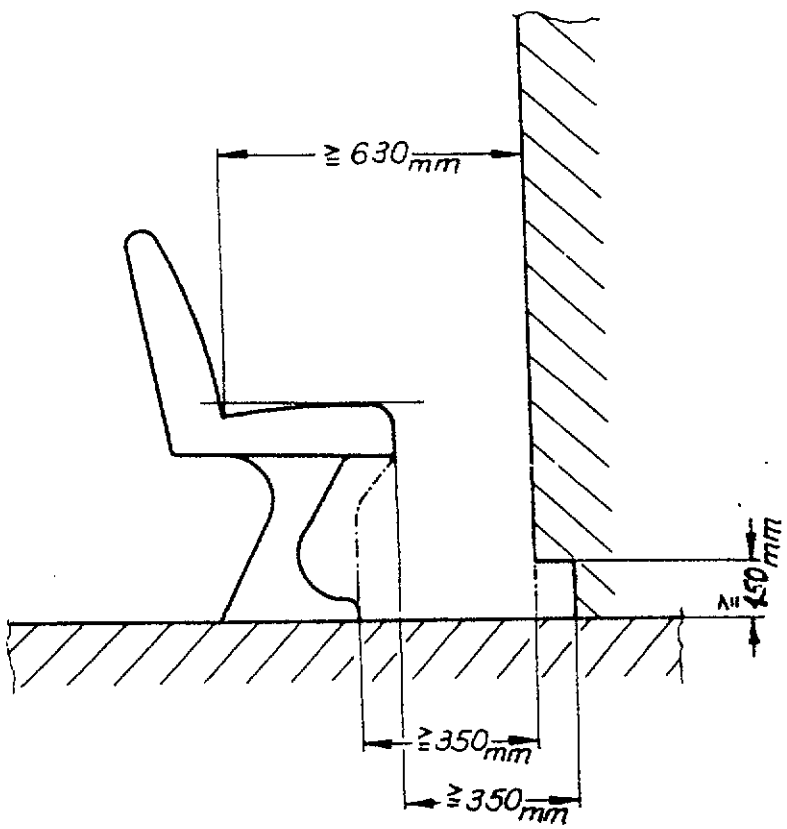


3.4 Sitze hinter Trennwänden

Bei Sitzen hinter einer festen Trennwand muß zwischen dieser und der Vorderseite der Rückenlehne - gemessen in einer horizontalen Ebene, die die Oberfläche des nächsten Punktes des Sitzpolsters berührt - ein freier Abstand von mindestens 630 mm vorhanden sein.

...

Im Bereich vom Boden bis zu einer Ebene, die 150 mm höher ist, muß der Abstand zwischen der Trennwand und dem Sitz mindestens 350 mm betragen (siehe Abbildung). Dieser Freiraum kann durch Einrichtung einer Nische in der Trennwand oder durch Rückwärtsverlagerung des Unterteils des Sitzes oder durch eine Kombination dieser beiden Möglichkeiten geschaffen werden. Wird ein Freiraum unter dem Sitz vorgesehen, so soll dieser aufwärts über die 150-mm-Ebene hinaus entlang der den vorderen Rand des Sitzaufbaus berührenden und unmittelbar unterhalb der Vorderkante des Sitzpolsters verlaufenden geneigten Ebene weitergeführt werden.



3.5 Sitze in Längsrichtung

Sitze in Längsrichtung sind zulässig. Für die Sitze, wie Sitz- und Lehnenpolster, sind dieselben Mindestabmessungen, wie in 3.1 angegeben und dargestellt anzuwenden. Der Freiraum über den Sitzen ist gemäß 3.2 einzuhalten.

...

Am Beginn und Ende von Sitzbänken sowie nach jeweils 2 Sitzen müssen Armlehnen oder sonstige Halteeinrichtungen angebracht werden, die keine scharfen Kanten aufweisen und abgepolstert sind.

4 Abmessungen der Fahrgasttüren und des Bereichs bis zum Beginn des Gangs

4.1 Die Fahrgasttüren müssen die nachfolgend angegebenen Mindestabmessungen haben.

Geringfügige Abrundungen oder Einschränkungen an den oberen Ecken sind zulässig.

4.1.1 Lichte Weite

- 650 mm bei Einzeltüren,
- 1200 mm bei Doppeltüren.

Diese Abmessungen dürfen um bis zu 100 mm in Höhe von Handgriffen oder Handläufen unterschritten werden. Bei Kraftomnibussen mit bis zu 16 Fahrgastplätzen ist eine Verminderung um bis zu 250 mm zulässig an Stellen, bei denen Radkästen in den Freiraum eindringen oder der Türantrieb angeordnet ist.

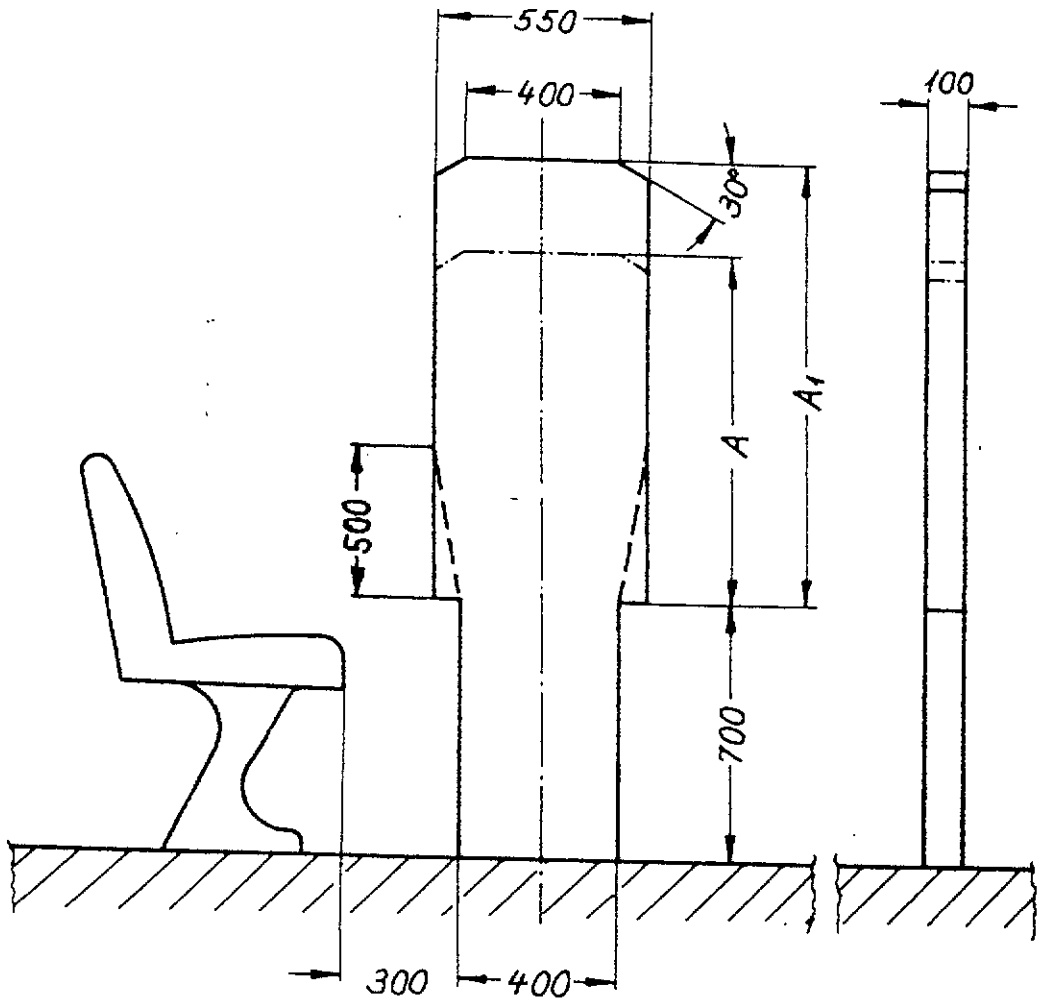
4.1.2 Lichte Höhe

- 1800 mm bei Kraftomnibussen mit Stehplätzen,
- 1650 mm bei Kraftomnibussen ohne Stehplätze mit mehr als 16 Fahrgastplätzen,
- 1500 mm bei Kraftomnibussen ohne Stehplätze mit bis zu 16 Fahrgastplätzen.

4.2 Der Bereich ab der Seitenwand, in die die Fahrgasttüren eingebaut sind, ist bis zu 400 mm nach innen (Beginn des Gangs) so zu gestalten, daß der freie Durchlaß der nachfolgend dargestellten Meßvorrichtungen möglich ist.

...

4.2.1 Meßvorrichtung für Kraftomnibusse mit Stehplätzen und für Kraftomnibusse ohne Stehplätze mit mehr als 16 Fahrgastplätzen <Maße in mm>



Im Falle der Benutzung der Meßvorrichtung mit A = 1100 mm und A_1 = 1200 mm bei Kraftomnibussen nach 1.1 und 1.2.1 kann alternativ ein konischer Übergang mit 500 mm Höhe und der Breite 400 mm auf 550 mm gewählt werden.

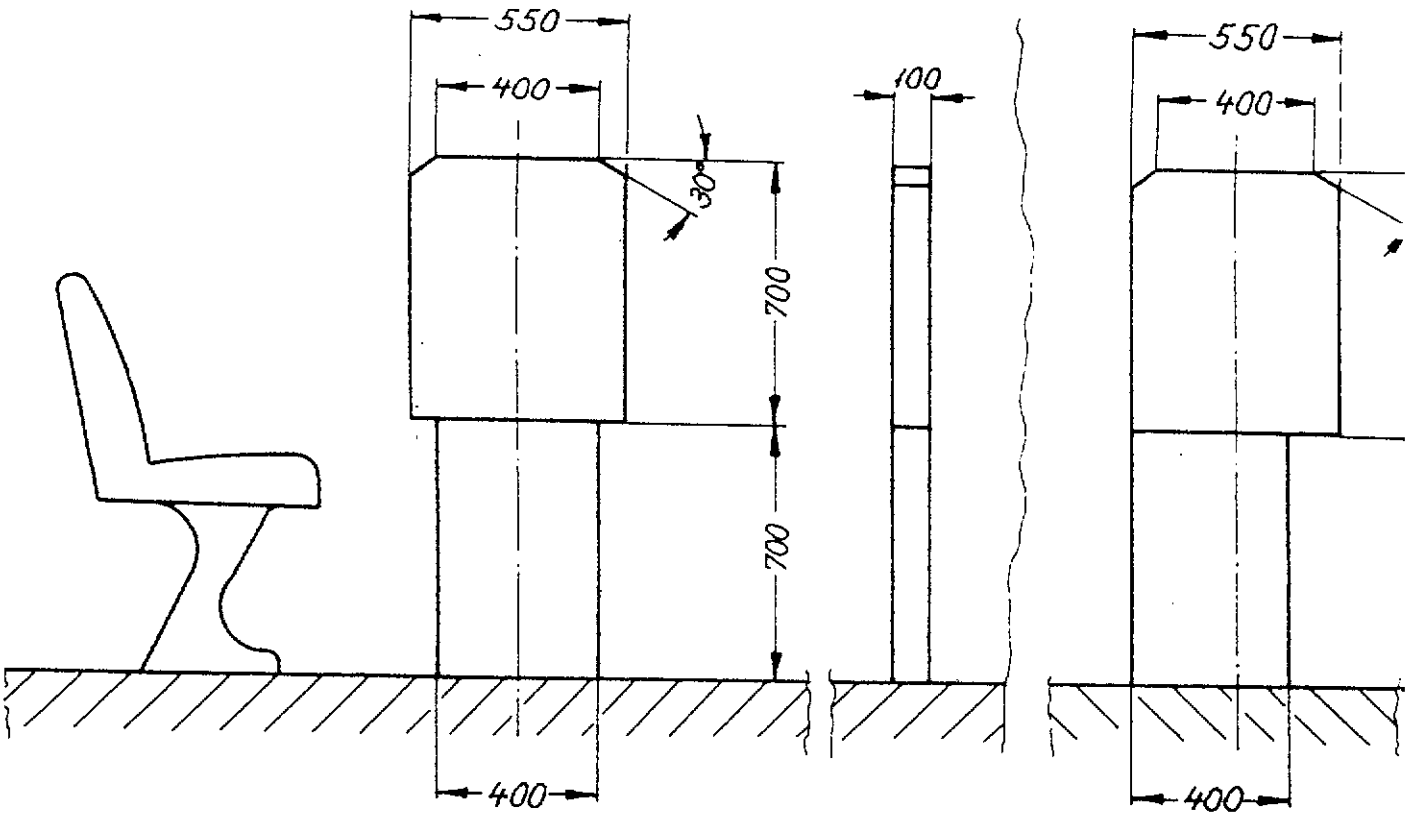
Maße für A und A_1 [mm]	Kraftomnibusse mit Stehplätzen (vgl. 1.1.1 und 1.1.2)	Kraftomnibusse ohne Stehplätze mit mehr als 16 Fahrgastplätzen (vgl. 1.2.1)
A	1100	950
A_1 1)	1200 2)	1100

1) Maß A_1 400 mm hinter der Türöffnung (siehe 4.3).

2) Reduzierung auf 1100 mm bei Eineinhalbdeck- und Doppeldeck-Kraftomnibussen für den zweistöckigen Fahrzeugteil möglich.

...

4.2.2 Meßvorrichtung für Kraftomnibusse ohne Stehplätze mit bis zu 16 Fahrgastplätzen <Maße in



Verschieben der unteren Platte nach rechts oder links innerhalb der Außenkanten der oberen Platte möglich

Beispiel für eine verschobene untere Platte; es ist die bei Verschiebung nach links maximal zulässige Stellung dargestellt

4.3 Die jeweilige Meßvorrichtung muß aufrecht stehend von der Ausgangsposition aus parallel zur Türöffnung geführt werden, bis die erste Stufe erreicht ist. Die Ausgangsposition ist die Stelle, wo die dem Fahrzeuginneren zugewandten Seite der Meßvorrichtung die äußerste Kante der Tür berührt. Danach ist sie rechtwinklig zur wahrscheinlichen Bewegungsrichtung einer den Einstieg benutzenden Person zu bewegen. Wenn die Mittellinie der Meßvorrichtung 400 mm von der Ausgangsposition zurückgelegt hat, ist bei Kraft-

omnibussen mit Stehplätzen und bei Kraftomnibussen ohne Stehplätze mit mehr als 16 Fahrgastplätzen die Höhe der oberen Platte vom Maß A auf das Maß A_1 zu vergrößern. Bei Kraftomnibussen ohne Stehplätze mit bis zu 16 Fahrgastplätzen ist A_1 = A (= 700 mm).

Wenn die Meßvorrichtung mehr als 400 mm zurücklegen muß, um den Fußboden (Gang) zu erreichen, ist sie so lange weiter vertikal und rechtwinklig zur wahrscheinlichen Bewegungsrichtung einer den Einstieg benutzenden Person fortzubewegen, bis die Meßvorrichtung den Fußboden (Gang) berührt.

Ob die Bedingungen des Zugangs von der senkrechten Ebene der Meßvorrichtung zum Gang hin eingehalten werden, ist mit Hilfe der für den Gang maßgebenden zylindrischen Meßvorrichtung (siehe 2) zu prüfen. Dabei ist die Ausgangsposition für die zylindrische Meßvorrichtung die Stelle, wo sie die Meßvorrichtung nach 4 berührt.

Der freie Durchgangsspielraum für die Meßvorrichtung darf den Bereich bis 300 mm vor einem Sitz und bis zur Höhe des höchsten Punktes des Sitzpolsters nicht beanspruchen.

Sitze im Bereich der vorderen Fahrgasttüren (§ 35b Abs. 2) dürfen zur Prüfung weggeklappt werden, soweit dies einfach und ohne großen Kraftaufwand möglich und die Betätigungsart klar ersichtlich ist.

...

5. Notausstiege

5.1 Notausstiege können sein:

5.1.1 Notfenster,
ein von den Fahrgästen nur im Notfall als Ausstieg zu benutzendes Fenster, das nicht unbedingt verglast sein muß;

5.1.2 Notluke,
eine Dachöffnung, die nur im Notfall dazu bestimmt ist, von den Fahrgästen als Ausstieg benutzt zu werden;

5.1.3 Nottür,
eine Tür, die zusätzlich zu den Fahrgasttüren und einer Fahrzeugführertür vorhanden ist, von den Fahrgästen aber nur ausnahmsweise und insbesondere im Notfall als Ausstieg benutzt werden soll.

5.2 Mindestanzahl der Notausstiege

5.2.1 In Kraftomnibussen müssen Notausstiege vorhanden sein, deren Mindestanzahl nachstehender Tabelle zu entnehmen ist:

	Notfenster oder Nottür je Fahrzeug-längsseite	Notluke	Notfenster oder Nottür an der Fahrzeugvorder- oder -rückseite
Kraftomnibusse mit bis zu 16 Fahrgastplätzen	1	1 oder	1
Kraftomnibusse mit bis zu 22 Fahrgastplätzen	2	1	1
Kraftomnibusse mit bis zu 35 Fahrgastplätzen	2	1	1
Kraftomnibusse mit bis zu 50 Fahrgastplätzen	3	1	1
Kraftomnibusse mit bis zu 80 Fahrgastplätzen	3	2	2
Kraftomnibusse mit mehr als 80 Fahrgastplätzen	4	2	2

...

Alle weiteren Fenster und Türen (ausgenommen die Fahrgast- und Fahrzeugführertüren), die die Voraussetzungen für Notausstiege erfüllen, gelten ebenfalls als Notausstiege und sind gemäß § 35f Abs. 2 deutlich zu kennzeichnen.

5.2.2 Sonderbestimmungen

5.2.2.1 Bei Kraftomnibussen, die als Gelenkfahrzeug gebaut sind, ist jedes starre Teil des Fahrzeugs im Hinblick auf die Mindestzahl der vorzusehenden Notausstiege als ein Einzelfahrzeug anzusehen; dabei ist die Anzahl der Fahrgastplätze vor und hinter dem Gelenk zugrunde zu legen.

Für die Mindestanzahl der Notfenster und der Nottüren in der Fahrzeugvorder- oder -rückseite ist die Gesamtzahl der Fahrgastplätze des Kraftomnibusses maßgebend.

5.2.2.2 Bei Kraftomnibussen, die als sogenannte Eineinhalbdeck-Kraftomnibusse oder Doppeldeck-Kraftomnibusse gebaut sind (Beförderung der Fahrgäste auf zwei Ebenen), ist jedes Fahrzeugdeck im Hinblick auf die Mindestzahl der vorzusehenden Notausstiege als ein Einzelfahrzeug anzusehen; dabei ist die Anzahl der Fahrgastplätze je Fahrzeugdeck zugrunde zu legen.

Für die Mindestanzahl der Notluken im Fahrzeugdach ist die Gesamtzahl der Fahrgastplätze des Kraftomnibusses maßgebend.

5.2.2.3 Können bei Kraftomnibussen nach 5.2.2.2 Notfenster oder Nottüren an der Fahrzeugvorder- oder -rückseite des Unterdecks aus konstruktiven Gründen nicht angebracht werden, sind für die Fahrgäste im Unterdeck ersatzweise andere Fluchtmöglichkeiten für den Notfall vorzusehen (z. B. Luken im Zwischendeck, ausreichend bemessene Zugänge vom Unterdeck zum Oberdeck).

...

5.3 Mindestabmessungen der Notausstiege

5.3.1 Die verschiedenen Arten der Notausstiege müssen folgende Mindestabmessungen haben:

	Höhe	Breite	Fläche	Bemerkungen
Notfenster	-	-	0,4 m^2	In die Öffnungen muß ein Rechteck von 0,5 m Höhe und 0,7 m Breite hineinpassen *)
Notluke	-	-	0,4 m^2	
Nottür	1,25 m	0,55 m	-	-

*) Für ein Notfenster in der Fahrzeugrückseite gelten die Bedingungen als erfüllt, wenn Öffnungen von 0,35 m Höhe und 1,55 m Breite bei Ausrundungsradien von 25 cm vorhanden sind.

5.3.2 Notfenster mit einer Fläche von 0,8 m^2, in die ein Rechteck von 0,5 m Höhe und 1,4 m Breite hineinpaßt, gelten im Sinne von 5.2.1 als zwei Notausstiege.

5.4 Anordnung und Zugänglichkeit der Notausstiege

5.4.1 Notfenster und Notluken sind in Längsrichtung der Kraftomnibusse gleichmäßig zu verteilen; ihre Anordnung ist auf die Lage der Fahrgastplätze abzustimmen.

5.4.2 Notfenster, Notluken und Nottüren müssen gut zugänglich sein. Der direkte Raum vor ihnen darf nur so weit eingeschränkt sein, daß für erwachsene Fahrgäste der ungehinderte Zugang zu den Notausstiegen gewährleistet ist.

5.5 Bauliche Anforderungen an Notausstiege

5.5.1 Notfenster

5.5.1.1 Notfenster müssen sich leicht und schnell öffnen, zerstören oder entfernen lassen.

...

5.5.1.2 Bei Notfenstern, die durch Zerschlagen der Scheiben (auch Doppelscheiben) geöffnet werden, müssen die Scheiben aus Einscheiben-Sicherheitsglas (vorgespanntes Glas) hergestellt sein.

Für jedes dieser Notfenster muß eine Einschlagvorrichtung (z. B. Nothammer) vorhanden sein.

5.5.1.3 Notfenster mit Scharnieren oder mit Auswerfeinrichtung müssen sich nach außen öffnen lassen.

5.5.2 Notluken

5.5.2.1 Notluken müssen sich von innen und von außen leicht und schnell öffnen oder entfernen lassen.

5.5.2.2 Notluken aus Einscheiben-Sicherheitsglas (vorgespanntes Glas) sind zulässig; in diesem Fall muß für jede der Notluken innen im Fahrzeug eine Einschlagvorrichtung (z. B. Nothammer) vorhanden sein.

5.5.3 Nottüren

5.5.3.1 Nottüren dürfen weder als fremdkraftbetätigte Türen noch als Schiebetüren ausgeführt sein.

5.5.3.2 Die Nottüren müssen sich nach außen öffnen lassen und so beschaffen sein, daß selbst bei Verformung des Fahrzeugaufbaus durch einen Aufprall - ausgenommen einen Aufprall auf die Nottüren - nur eine geringe Gefahr des Verklemmens besteht.

5.5.3.3 Die Nottüren müssen sich von innen und von außen leicht öffnen lassen.

...

5.5.3.4 Dem Fahrzeugführer muß sinnfällig angezeigt werden, wenn Nottüren, die außerhalb seines direkten Einfluß-bereichs und Sichtfeldes liegen, geöffnet oder nicht vollständig geschlossen sind.

5.5.4 Eine Verriegelung der Notfenster, Notluken und Nottüren (z. B. für das Parken) ist zulässig; es muß dann jedoch sichergestellt sein, daß sie stets von innen durch den normalen Öffnungsmechanismus zu öffnen sind."

Zur Vorschrift des/der	sind folgende Bestimmungen anzuwenden:	
35 a Abs. 6	Anhang I, Abschnitte 1, 4.1, 4.2, 4.4, 4.5, 5, 7, Anhang III, Anhang IV	der Richtlinie 76/115/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Verankerungen der Sicherheitsgurte in Kraftfahrzeugen (ABl. EG 1976 Nr. L 24 S. 6), geändert durch die a) Richtlinie 81/575/EWG des Rates vom 20. Juli 1981 (ABl. EG Nr. L 209 S. 30), b) Richtlinie 82/318/EWG der Kommission vom 2. April 1982 (ABl. EG Nr. L 139 S. 9).
§ 41 Abs. 18 § 41 b	Anhänge I bis VIII, X bis XII	der Richtlinie 71/320/EWG des Rates vom 26. Juli 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern (ABl. EG Nr. L 202 S. 37), geändert durch die a) Richtlinie 74/132/EWG der Kommission vom 11. Februar 1974 (ABl. EG Nr. L 74 S. 7), b) Richtlinie 75/524/EWG der Kommission vom 25. Juli 1975 (ABl. EG Nr. L 236 S. 3), c) Richtlinie 79/489/EWG der Kommission vom 18. April 1979 (ABl. EG Nr. L 128 S. 12), d) Richtlinie 85/647/EWG der Kommission vom 23. Dezember 1985 (ABl. EG Nr. L 380 S. 1).
§ 50 Abs. 8	Anhang I	der Richtlinie 76/756/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 262 S. 1), geändert durch die a) Richtlinie 80/233/EWG der Kommission vom 21. November 1979 (ABl. EG 1980 Nr. L 51 S. 8), b) Richtlinie 82/244/EWG der Kommission vom 17. März 1982 (ABl. EG Nr. L 109 S. 31), c) Richtlinie 83/276/EWG des Rates vom 26. Mai 1983 (ABl. EG Nr. L 151 S. 47), d) Richtlinie 84/8/EWG der Kommission vom 14. Dezember 1983 (ABl. EG 1984 Nr. L 9 S. 24),
	Abschnitte 1, 2, 5, 6 und Anhang 3	der ECE-Regelung Nr. 53 über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen an Krafträdern (BGBl. 1986 II S. 1012).
§ 56 Abs. 5	Anhang III	der Richtlinie 71/127/EWG des Rates vom 1. März 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Rückspiegel von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 68 S. 1), geändert durch die a) Richtlinie 79/795/EWG der Kommission vom 20. Juli 1979 (ABl. EG Nr. L 239 S. 1, 1980 Nr. L 10 S. 14), b) Richtlinie 85/205/EWG der Kommission vom 18. Februar 1985 (ABl. EG Nr. L 90 S. 1), c) Richtlinie 86/562/EWG der Kommission vom 6. November 1986 (ABl. EG Nr. L 327 S. 49).
§ 59 a	Artikel 1, 2, Anhang	der Richtlinie 86/364/EWG des Rates vom 24. Juli 1986 über den Nachweis der Übereinstimmung von Fahrzeugen mit der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs (ABl. EG Nr. L 221 S. 48).

Begründung

I. Allgemeines

Durch die Verordnung werden zahlreiche Einzelvorschriften der StVZO geändert. Zahlreiche Vorschriften werden an EWG-Richtlinien oder ECE-Regelungen angepaßt. Im Rahmen der 15. Verordnung zur Änderung der StVZO wird in einigen Fällen über den in den EWG-Richtlinien festgelegten Anwendungsbereich hinausgegangen, oder es werden die in den EWG-Richtlinien enthaltenen Anforderungen verschärft. Es wird klargestellt, daß weiterhin die Möglichkeit besteht, gemäß § 19 Abs. 1 StVZO bei der Begutachtung die Vorschriften der EWG-Richtlinien anzuwenden. Auch werden sog. EG-Teilbetriebserlaubnisse und ECE-Genehmigungen - soweit diese Regelungen in der Bundesrepublik Deutschland anwendbar sind - anerkannt. Hervorzuheben sind insbesondere die

I.1 Ausdehnung der Ausrüstungspflicht mit Sicherheitsgurten auf Sattelzugmaschinen und Lastkraftwagen;

I.2 Ausrüstung bestimmter Fahzeuge mit einem automatischen Blockierverhinderer (ABV);

I.3 Ausrüstung mehrspuriger Straßenfahrzeuge mit Nebelschlußleuchten;

I.4 Ausrüstung bestimmter Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 12 t mit einem Anfahrspiegel;

I.5 Zur Abwendung von Infektionsgefahren muß das Erste-Hilfe-Material Einmalhandschuhe enthalten.

I.6 Auflistung der anzuwendenden internationalen Vorschriften in einem Anhang statt im Paragraphen selbst.

II. Zu den Einzelbestimmungen

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

Die Inhaltsübersicht ist an die vorgenommenen Änderungen angepaßt worden.

II.2 Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 19 Abs. 1 Satz 2)

Redaktionelle Anpassung an die EG-Richtlinie in ihrer neuesten Fassung.

II.3 Zu Artikel 1 Nr. 3

II.3.1 Zum Buchstaben a (§ 22a Abs. 1 Nr. 5)

Redaktionelle Anpassung an die EG-Richtlinie in ihrer neuesten Fassung.

II.3.2 Zum Buchstaben b (§ 22a Abs. 1 Nr. 8a)

Redaktionelle Änderung im Zusammenhang mit der Neuordnung der Reihenfolge der Absätze durch die 8. Verordnung zur Änderung der StVZO vom 16. November 1984.

II.3.3 Zum Buchstaben c (§ 22a Abs. 1 Nr. 17)

In § 54 Abs. 3 ist ausgeführt, daß als Fahrtrichtungsanzeiger nur Blinkleuchten für gelbes Licht zulässig sind. Der Begriff "Blinkleuchten" wurde aber in § 22a nicht erwähnt. Die Einfügung dieses Begriffs dient damit der Klarstellung.

II.3.4 Zum Buchstaben d (§ 22a Abs. 1 Nr. 22)

Die Ergänzung stellt klar, daß auch der für Rennräder zulässige abnehmbare Scheinwerfer und die abnehmbare Schlußleuchte in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt und mit einem amtlich zugeteilten Prüfzeichen gekennzeichnet sein müssen.

II.3.5 Zum Buchstaben e (§ 22a Abs. 1 Nr. 27)

Rückhaltesysteme für Kinder sollen wie die Sicherheitsgurte für Erwachsene bauartgenehmigungspflichtig sein (gleiche Sicherheit auch für Kinder). Im übrigen wird damit gewährleistet, daß unzureichende Rückhaltesysteme nicht in den Handel kommen und damit nicht verwendet werden. Durch Ergänzung der "Technischen Anforderungen an Fahrzeugteile bei der Bauartprüfung nach § 22a StVZO" wird die seit dem 23. März 1984 in der Bundesrepublik geltende ECE-Regelung Nr. 44 als Prüfvorschrift festgeschrieben.

II.4 Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 30a)

Der bisherige Wortlaut des § 30a wurde unverändert als Absatz 1 übernommen. Die bisherigen Bestimmungen des § 30 a StVZO (neu § 30 a Abs. 1 StVZO) lassen weiterhin technische Veränderungen am Fahrzeug zu. Die Bestimmungen des § 19 Abs. 2 StVZO bleiben unberührt.

Die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit von Anhängern war bisher weder in den Fahrzeugpapieren eingetragen noch am Fahrzeug selbst angeschrieben. Die Fahrzeugführer konnten damit nicht erkennen, für welche Höchstgeschwindigkeit ein Anhänger gebaut und ausgerüstet war. Sie mußten darauf vertrauen, daß der im Zug mitgeführte Anhänger sich für die jeweils gefahrene Ge-

schwindigkeit eignet. Im Interesse der Verkehrssicherheit war es erforderlich, diesen unklaren Zustand zu beenden. In dem neuen Absatz 2 sind nun entsprechende Vorschriften für Anhänger zu finden. Auf Wunsch der Länder wurde dabei die bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit auf mindestens 100 km/h festgelegt.

II.5 Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 32 Abs. 1 Nr. 3)

Auf dem Markt sind längenverstellbare Zugeinrichtungen, die entweder von Hand betätigt werden müssen oder die sich automatisch bei Kurvenfahrt den Gegebenheiten anpassen. Es ist beobachtet worden, daß die von Hand zu verstellenden Einrichtungen oftmals in der "längsten Stellung" benutzt werden, auch wenn dies nicht erforderlich ist. Damit wird für Fahrzeugkombinationen die zulässige Länge nicht unerheblich überschritten. Zu den Anhängern im Sinne des § 32 Abs. 1 Nr. 3 zählen auch die Sattelanhänger.

II.6 Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 32a Satz 5)

Die achte Verordnung zur Änderung der StVZO vom 16. November 1984 (BGBl. I S. 1371) enthält einen Fehler, der mit dieser Verordnung berichtigt wird.

II.7 Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 35a Abs. 5 bis 9)

II.7.1 Zum Absatz 5

Der bisherige Absatz 5 wird in den § 53i und Anlage X (neu) übernommen.

Die Ausrüstungsvorschriften über Verankerungen von Sicherheitsgurten waren bisher in Absatz 6 enthalten. In Übereinstimmung mit der Richtlinie 76/115/EWG und in Anlehnung an die Richtlinien 81/575/EWG und 82/318/EWG wird die Ausrüstungspflicht auf Lastkraftwagen ausgedehnt, deren zulässiges Gesamtgewicht größer als 2,8 t

Verankerungen zum Anbringen eines Schulterschräggurtes in Verbindung mit einem Beckengurt (Dreipunktgurt) ausgerüstet sein müssen, entspricht zumindest teilweise den einschlägigen EG-Vorschriften. Andere Sitze, bei denen konstruktive Gründe gegen eine Ausrüstung mit Verankerungen für Dreipunktgurte sprechen, und Sitze in Kraftfahrzeugen mit offenem Insassenraum müssen - wie bisher - mindestens mit Verankerungen für Zweipunktgurte (Beckengurte) ausgerüstet werden.

II.7.2 Zum Absatz 6

Eine direkte rechtliche Bindung an die internationalen Vorschriften der ECE-Regelung Nr. 14 oder die Richtlinie 76/115/EWG über Verankerungen von Sicherheitsgurten bestand bisher nicht. Die Vorschriftsmäßigkeit der Verankerungen wurde durch die amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr durch die vorzunehmenden Sachfeststellungen "auf der Basis" der internationalen Vorschriften bestätigt. Die neu aufgenommene Festverweisung auf die Richtlinie 76/115/EWG über Verankerungen von Sicherheitsgurten engt diesen Beurteilungsspielraum ein und stellt damit sicher, daß die Verankerungen für Sicherheitsgurte einschließlich ihrer Lage und Anordnung in den Kraftfahrzeugen und ihrer Festigkeit nur noch dann als vorschriftsmäßig gelten, wenn sie den unter Zugrundelegung von langjährigen Erfahrungen erarbeiteten und auf der Basis des neuesten Wissenstandes jeweils überarbeiteten internationalen Vorschriften entsprechen.

II.7.3 Zum Absatz 7

Die Neufassung des Absatzes 7 geht über die bisherigen Vorschriften hinaus. Neu ist, daß alle Außensitze mit Dreipunktgurten auszurüsten sind. Wissenschaftliche Erkenntnisse und die Auffassung von Fachleuten lassen eindeutig den Schluß zu, daß die Schutzwirkung von Dreipunktgurten wesentlich über der von Zweipunktgurten

liegt. Die konstruktiven Schwierigkeiten, die eine Anbringung von Dreipunktgurten auf den hinteren äußeren Sitzen früher entgegenstanden, gelten inzwischen als ausgeräumt, so daß - über die Vorschriften der Richtlinie 77/541/EWG hinaus - auf diesen Sitzen eine Ausrüstung mit Dreipunktgurten gerechtfertigt und aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten ist. Auch die Vorschrift, daß alle Außensitze mit Automatik-Dreipunktgurten ausgerüstet werden müssen, ist neu. Obwohl die Schutzwirkung eines korrekt angelegten starren Dreipunktgurtes mit der des Automatikgurtes vergleichbar ist, sind die Vorteile des Automatikgurtes überzeugend. Anders als der starre Dreipunktgurt stellt sich der Automatikgurt beim Aufrollen selbsttätig und ohne Zutun der Benutzer auf die jeweilige Sitzstellung und den Körperumfang ein und verriegelt z. B. bei einem Unfall das Gurtband ebenfalls selbsttätig in Abhängigkeit von der Fahrzeugverzögerung. Insgesamt gesehen wird durch den Einbau von Automatikgurten die Handhabung der Sicherheitsgurte insbesondere auf den Rücksitzen verbessert, der Benutzungskomfort und damit auch die Akzeptanz durch die Autofahrer erhöht.

Nachdem durch die Richtlinie 77/541/EWG und die dazu bekannt gegebenen Änderungsrichtlinien besondere und auf den Einbau in Nutzfahrzeugen abgestimmte Prüfvorschriften erlassen wurden, ist es aus der Sicht der Verkehrssicherheit unabdingbar, auch für diese Fahrzeuge die Ausrüstung mit Sicherheitsgurten zwingend vorzuschreiben. Nach der vorgenannten EG-Richtlinie ist die Ausrüstungspflicht für Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t in das Ermessen der einzelnen Mitgliedstaaten gestellt, die, je nach Erfordernis, einzelstaatliche Ausrüstungsvorschriften erlassen können. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat hierzu in einer Stellungnahme folgendes ausgeführt:

- Bei einer Gurtanlegequote der Lkw-Insassen von 100 % könnten bei einer angenommenen Reduktion der Schwere der Personenschäden um 30 % bis 50 % jährlich etwa

  - 36 bis 60 Tote,
  - 260 bis 470 Schwerverletzte und
  - 570 bis 1040 Leichtverletzte

  vermieden werden.

- Die Abschätzung zeigt für die Ausdehnung der Gurteinbaupflicht auf alle Lkw ein günstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis unter der Voraussetzung, daß eine hohe Gurtanlegequote der Lkw-Insassen - etwa wie bei Pkw-Insassen - erreicht werden kann; wegen der großen Unsicherheitsbereiche der Schätzung kann ein ungünstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis allerdings nicht völlig ausgeschlossen werden.

Dazu ist anzumerken, daß die BASt in ihrer Abschätzung kostenseitig einen Austausch der Sicherheitsgurte nach etwa der halben Nutzungszeit der Lastkraftwagen einfließen ließ. Ob dieser Kostenansatz tatsächlich durch die Praxis bestätigt wird, bleibt abzuwarten. Eine Untersuchung über die Lebensdauer von in Personenkraftwagen eingebauten Sicherheitsgurten zeigte auf, daß diese Sicherheitsgurte ihre Funktionsfähigkeit über den gesamten Zeitraum der Nutzung der Personenkraftwagen behielten.

II.7.4 Zum Absatz 8

Durch Absatz 8 wird die bisher auf Personenkraftwagen und Lastkraftwagen beschränkte Ausrüstungspflicht mit Verankerungen für Sicherheitsgurte und mit Sicherheitsgurten ausgedehnt auf die "sonstigen Kraftfahrzeuge". In diesen Fahrzeugen, die meist von Personenkraftwagen oder

Lastkraftwagen abgeleitet sind oder gleiche Baumerkmale aufweisen, sollen für die Insassen zukünftig die gleichen Schutzeinrichtungen zur Verfügung gestellt werden müssen. Wegen der technischen Probleme wird bei Wohnmobilen davon abgesehen, auch auf den hinteren äußeren Sitzen die Ausrüstung mit Dreipunktgurten vorzusehen. Gegebenenfalls wird zu einem späteren Zeitpunkt zu überprüfen sein, ob die gewährte Erleichterung noch vertretbar ist. Entscheidend für die Pflicht zur Ausrüstung ist nicht nur die Art oder der Verwendungszweck des Fahrzeugs, sondern auch die Einrichtung und Ausgestaltung des Fahrzeugführer- und Insassenraumes. Sofern bei besonderen Betriebszuständen der Fahrzeuge Sicherheitsgurte nicht angelegt werden können, ist die Möglichkeit einer Ausnahme von der Anlegepflicht gegeben.

Die in Absatz 8 enthaltenen Ausnahmeregelungen für Klappsitze entsprechen den Festlegungen der Richtlinie 76/115/EWG und 77/541/EWG.

Werden statt der vorgeschriebenen Sicherheitsgurte Rückhaltesysteme eingebaut, deren Schutzwirkung der von Sicherheitsgurten entspricht, ist der Einbau von Sicherheitsgurten entbehrlich. Diese Vorschrift beschränkt sich bewußt nur auf die verlangte Schutzwirkung des für den jeweiligen Sitz einzubauenden Sicherheitsgurts, um zukünftigen Innovationen den nötigen Entwicklungsrahmen zu belassen.

Da Absatz 7 nunmehr ausdrücklich die Ausrüstung mit Automatik-Dreipunktgurten auf allen Außensitzen fordert, muß der Einbau von Hosenträgergurten, deren Schutzwirkung der von Dreipunktgurten gleichzusetzen ist, durch Absatz 8 für zulässig erklärt werden. Hosenträgergurte, das sind Schulterdoppelgurte mit Beckengurten, schränken durch die Art ihres Einbaus (Verankerung) bei der Benutzung die Platzzahl im Fahrzeugfond ein. Außerdem wären bei fast allen Personenkraftwagen den Anforderungen

entsprechende obere Verankerungen nachzurüsten. Über die Eignung von Verankerungen für Hosenträgergurte erfolgt eine Veröffentlichung.

II.7.5 Zum Absatz 9

Die Vorschriften des Absatzes 9 entsprechen weitgehend den Anforderungen der Richtlinie 77/541/EWG. Sie sollen sicherstellen, daß

- auch bei vollbesetzten Fahrzeugen ein ordnungsgemäßes Anlegen der Sicherheitsgurte bzw. Rückhaltesysteme möglich ist und
- sich die Gurtbänder der Sicherheitsgurte bzw. Rückhaltesysteme nicht gefahrbringend verlagern können.

II.8 Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 35e Abs. 4)

Die Abmessungen der Fahrgasttüren werden aus Gründen der Übersichtlichkeit in die überarbeitete Anlage X übernommen. Die übrigen Änderungen sind redaktionell bedingt.

II.9 Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 35f und Anlage X Nr. 5)

II.9.1 Allgemeines

Aufgrund mehrerer schwerer Kraftomnibusunfälle im In- und Ausland war 1983 vom Bundesverkehrsministerium ein Forschungsauftrag zur Überprüfung der geltenden StVZO-Vorschriften sowie der Vorschriften der ECE-Regelung Nr. 36 über Notausstiege in Kraftomnibussen vergeben worden. Dabei sollte durch Versuche der Zeitbedarf bei Evakuierungen von Fahrgästen aus Kraftomnibussen anhand simulierter Notfälle festgestellt, und darauf aufbauend sollten Vorschläge zur Minderung dieses Zeitbedarfs unterbreitet werden. Die Auswertung des Forschungsberichts

zeigte, daß eine Überarbeitung der Vorschriften notwendig war. Dabei ist unterstellt worden, daß optimierte Notausstiegsysteme in Kraftomnibussen die Folgenschwere von Busunfällen, z. B. bei einer Frontalkollision mit anschließendem Brand des Fahrzeugs, mindern können. Neben einer Zeitverkürzung für Evakuierungen soll durch die neuen Vorschriften sichergestellt werden, daß bei umgestürzten und auf der Seite liegenden Kraftomnibussen eine Evakuierung, insbesondere von älteren Menschen und Kindern, ermöglicht wird. Deshalb wurde - über das bisherige Recht hinaus - vorgeschrieben, daß

- Notfenster oder Nottüren in der Fahrzeugrück- oder -vorderseite und

- Notluken im Fahrzeugdach

vorhanden sein müssen. Ihre Mindestanzahl richtet sich nach den im Fahrzeug vorhandenen Fahrgastplätzen.

II.9.2 Zum Absatz 1

Die Vorschrift soll sicherstellen, daß das Verlassen der Fahrzeuge in Notfällen ohne die Hilfe von außen möglich ist, da solche Hilfe nicht in jedem Falle unterstellt werden kann.

II.9.3 Zum Absatz 2

In der Vergangenheit wurden Fälle beobachtet, bei denen die Kennzeichnung der Notausstiegsfenster z. B. durch Vorhänge verdeckt war, Hilfsmittel (Nothämmer) zum Öffnen bzw. Zerschlagen der Fenster fehlten oder so in den Fahrzeugen angebracht waren, daß ein schnelles Öffnen oder Zerschlagen der Fenster erschwert wurde.

Ein Fenster, das als Notausstieg (Notfenster) eingestuft ist, kann nur dann als vorschriftsmäßig gelten, wenn alle die in Absatz 2 genannten Forderungen erfüllt sind; daraus ergibt sich, daß bei Notfenstern, die im Notfall

zerstört werden müssen, Nothämmer oder gleichartige Einrichtungen immer vorhanden sein müssen. Eine entsprechende Überwachungspflicht für Fahrzeugführer und Fahrzeughalter ergibt sich aus § 23 StVO und § 31 StVZO.

II.9.4 Zum Absatz 3

Absatz 3 enthält die Festverweisungen auf die technischen Einzelvorschriften der Anlage X, Nr. 5.

II.9.5 Zur Anlage X Nr. 5.1

Die Definitionen entsprechen den internationalen Festlegungen in den ECE-Regelungen Nr. 36 und Nr. 52.

II.9.6 Zur Anlage X Nr. 5.2

Die Mindestanzahl der Notausstiege (Notfenster, Nottüren, Notluken), wurde auf der Basis des Forschungsberichts und in Anlehnung an die ECE-Regelung festgelegt. Dabei sind in Gelenkkraftomnibussen die beiden starren Teile des Fahrzeugs und bei Eineinhalbdeck- und Doppeldeck-Kraftomnibussen die beiden Fahrzeugdecks jeweils als Einzelfahrzeug anzusehen.

Die Notwendigkeit, Notluken im Dach und Notfenster oder Nottüren im Fahrzeugheck bzw. im Fahrzeugfrontbereich vorzusehen, ergibt sich aus Nr. 5.2.1. Diese Vorschriften sind neu und sollen das Verlassen der Kraftomnibusse durch die Fahrgäste nach Unfällen mit anschließender Seitenlage des Fahrzeugs ermöglichen. Denn insbesondere älteren Menschen und Kindern wird es bei Seitenlage des Fahrzeugs nur schwer möglich sein, die dann über ihrem Kopfbereich gelegenen Notausstiegsfenster zu zerschlagen. Zusätzlich zu den Verletzungsgefahren, die durch

herabfallende Glassplitter entstehen, ist es fraglich, ob die in einer Höhe von ca. 2,3 bis 2,5 m liegenden Fenster von diesem Personenkreis erreicht werden können.

II.9.7 Zur Anlage X Nr. 5.3

Auch die Mindestabmessungen der Notausstiege entsprechen den internationalen Vorschriften. Diese Vorschriften sollen sicherstellen, daß auch beleibte Personen das Fahrzeug im Notfall durch die Notausstiege verlassen können.

II.9.8 Zur Anlage X Nr. 5.4

Um in einem Notfall den Fahrgästen ein schnelles Verlassen des Kraftomnibusses zu ermöglichen, müssen die Notfenster und Notluken in Längsrichtung des Fahrzeugs gleichmäßig und abgestimmt auf die Lage der Fahrgastplätze angeordnet sein. Dadurch können die Fluchtwege innerhalb des Fahrzeugs zu den Notausstiegen verkürzt werden. Dies gilt entsprechend für einzelne Fahrzeugteile oder Fahrzeugdecks bei Gelenkkraftomnibussen bzw. Eineinhalb- oder Doppeldeck-Kraftomnibussen.

Abweichend von den internationalen Vorschriften wurden keine Detailvorschriften über die Zugänglichkeit zu den Notausstiegen aufgenommen, da dies der Einzelbegutachtung der Fahrzeuge durch die amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr überlassen bleiben soll.

II.9.9 Zur Anlage X Nr. 5.5

Die Vorschriften über die baulichen Anforderungen an Notausstiege stimmen weitgehend mit den internationalen Vorschriften überein. Allerdings wurde ausdrücklich die Zulässigkeit von Notluken aus Sicherheitsglas (Hartglas) herausgestellt, deren Einbau gegenüber Notluken aus

Metall, die klappbar, aufschiebbar oder abwerfbar ausgeführt sein müssen, bei gleichem Sicherheitsgewinn u. U. geringere bauliche Schwierigkeiten - auch im Hinblick auf Eineinhalbdeck- oder Doppeldeck-Kraftomnibusse - mit sich bringen.

II.10 Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 35h)

II.10.1 Zu Buchstaben a (Absatz 1) und b (Absatz 3)

Nach Mitteilung des DIN, Deutsches Institut für Normung e. V., wurden DIN 13 163 und DIN 13 164 überarbeitet, weil diese Normen nicht mehr den medizinischen Erkenntnissen entsprachen. Der Inhalt der Verbandkästen wurde insbesondere um Einmalhandschuhe ergänzt. Dies war erforderlich, um vor allem Helfer bei Unfällen gegen Infektionen, insbesondere zur AIDS-Abwehr, zu schützen. Damit wird dem Erst-Helfer der gleiche Schutz gewährt, wie er schon für das Personal im Rettungsdienst besteht.

Mit der vorstehenden Regelung, die für alle Verbandkästen am 01.10.1988 in Kraft tritt, wird auch einem Anliegen einzelner Länder Rechnung getragen. Ihr Anliegen wurde wie folgt begründet:

- Die Hilfestellung bei Unfällen ist gesetzlich vorgeschrieben. Unterlassene Hilfestellung - auch bei Verkehrsunfällen - ist strafbar.

- Mit dem nach § 35h StVZO vorgeschriebenen Erste-Hilfe-Material soll die Erstversorgung verunfallter Personen ermöglicht werden.

- Im Zusammenhang mit der Diskussion um AIDS könnten Personen die vorschriebenen Hilfestellungen aus Angst vor Infektion unterlassen.

- Die Ergänzung des Erste-Hilfe-Materials um Einmalhandschuhe sollen möglichen Ängsten vorbeugen.

Die Ergänzung des Erste-Hilfe-Materials um vier Einmalhandschuhe wird ca. 2,-- DM kosten.

Die Preise für die Verbandkästen, die von vornherein der neuen DIN 13 163 bzw. DIN 13 164 Ausgabe Dezember 1987 entsprechen, werden sich vsl. nicht ändern.

II.10.2 Zum Buchstaben c (Absatz 4)

Auf Verlangen der EG-Kommission muß in § 35h eine Regelung aufgenommen werden, die das Mitführen von Erste-Hilfe-Material gestattet, das in anderen EG-Mitgliedstaaten zugelassen ist und denselben Zweck zur Erste-Hilfe-Leistung und zum Infektionsschutz (Einmalhandschuhe) gewährleistet. Einzelheiten hierzu werden im Verkehrsblatt bekanntgegeben.
Sobald eine Europäische Norm für Erste-Hilfe-Material ausgearbeitet ist, wird diese in § 35h aufzunehmen sein.

II.11 Zu Artikel 1 Nr. 11 (§ 35i und Anlage X)

Die bisher im § 35a Abs. 5 enthaltenen Vorschriften wurden aus Gründen der besseren Übersicht in § 35i Satz 1 übernommen. In Kraftomnibussen mit mehr als 14 Fahrgast-

plätzen mußte bereits ein Durchgang in Längsrichtung der Fahrzeuge vorhanden sein. Diese Vorschrift gilt nunmehr für alle Kraftomnibusse. Die Änderung ist eine Angleichung an die Vorschriften des § 23 BOKraft und der ECE-Regelung Nr. 52.

§ 35i Satz 2 enthält die Festverweisungen auf die technischen Einzelvorschriften der erweiterten und neugefaßten Anlage X.

Anlage X wurde im wesentlichen an die bestehenden internationalen Vorschriften der ECE-Regelungen Nr. 36 und Nr. 52 und, hinsichtlich der Innenraumhöhe bei der Zulässigkeit von Stehplätzen, an § 22 Abs. 1 BOKraft angepaßt.

Die in die Anlage X neu übernommenen Abmessungen über Durchgänge, Innenraumhöhen, Anordnungen und Abmessungen der Fahrgastsitze, Abmessungen der Fahrgasttüren und der Durchgänge zu den Fahrgasttüren sind Mindestbedingungen, die von ECE-Staaten allgemein anerkannt werden. Die Notwendigkeit der erweiterten Vorschriften der Anlage X ist durch die verkehrs- bzw. betriebsbedingte Möglichkeit der Gefährdung der Fahrgäste bei Unterschreitung der Mindestbedingungen begründet. So ist z.B. die Zulässigkeit von Stehplätzen nur dann gegeben, wenn über den für Stehplätze ausgewiesenen Flächen (Durchgänge, Plattformen) eine Mindesthöhe von 1 900 mm und im hinteren

Bereich von Kraftomnibussen mit Heckmotor von 1 800 mm eingehalten wird, die auch größeren Fahrgästen ein unbehindertes Stehen während des Betriebs ermöglichen soll. Entsprechendes gilt für die Vorschriften über die Anordnung und die Abmessungen der Fahrgastsitzplätze, durch die verhindert werden soll, daß bei verkehrsüblichen Beschleunigungs- und Bremsvorgängen eine Gefährdung der Fahrgäste durch zu enge Freiräume besteht. Außerdem muß sichergestellt werden, daß den Fahrgästen in Notfällen ein weitgehend ungehinderter Zugang zu den Fahrgasttüren zum Verlassen der Kraftomnibusse ermöglicht ist.

Kraftomnibusunfälle in der jüngsten Vergangenheit haben gezeigt, daß in Normallage der Fahrzeuge nach Frontkollision und anschließenden Fahrzeuginnenbränden die Flucht der Fahrgäste in Richtung der Heck-Fahrgasttür verlief. Dies wurde durch ein Forschungsprogramm zur Analyse der technischen Möglichkeiten für Notausstiegssysteme in Kraftomnibussen bestätigt. Diese Erkenntnisse führten dazu, daß, entgegen den bisherigen Vorschriften, zukünftig in den Bereich der hinteren Fahrgasttüren keine Sitze mehr eingebaut werden dürfen, die von den Fahrgästen vor dem Verlassen der Fahrzeuge zunächst umgeklappt werden müssen, um einen Zugang freizumachen.

Die Aufnahme der in den internationalen Vorschriften enthaltenen Prüfschablonen zur Überprüfung der Durchgänge und Zugänge zu den Fahrgasttüren in die Anlage X soll eine objektive Prüfung durch die amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr sicherstellen und damit auch eine Gleichbehandlung der Fahr-

zeughersteller bei der Beurteilung der Fahrzeuge gewährleisten.

II.12. Zu Artikel 1 Nr. 12 (§ 36)

II.12.1 Zum Buchstaben a (Absatz 1 Satz 1)

Die Änderung erfolgt auf Grund eines Antrages des Landes Rheinland-Pfalz zur 8. ÄVO zur StVZO auf der Sitzung des UA "Straßenverkehrsrecht" des Ausschusses für Verkehr und Post des Bundesrates am 6. September 1984.
Die Bereifung von Anhängern wird unter Berücksichtigung der nach der StVO zulässigen Höchstgeschwindigkeiten festgelegt. Da auf Grund der in Kraftfahrzugen installierten Motorleistungen höhere Geschwindigkeiten möglich sein können, ist die Klarstellung aus sicherheitstechnischen Gründen notwendig. Der zweite Satz wurde eingefügt, um eine Auflastungsmöglichkeit für die angeführten Kraftfahrzeuge zu ermöglichen.

II.12.2 Zum Buchstaben b (Absatz 2b)

In Anlehnung an die ECE-Regelungen Nr. 30 und 54 wird festgelegt, welche Aufschriften auf den Reifen von den Herstellern bzw. Runderneueren angebracht werden müssen. Sie sollen dem Fahrzeughalter einheitliche und vergleichbare Informationen über Reifen geben.

II.13 Zu Artikel 1 Nr. 13 (§ 38b)

In der Vergangenheit ist durch Bürger und Innenministerien der Länder immer wieder das Anliegen vorgetragen worden, in den Fahrzeugen Alarmeinrichtungen gegen Dieb-

stahl zuzulassen. Bislang waren in der StVZO Bestimmungen hierzu nicht enthalten. Jedoch enthält die ECE-Regelung Nr. 18 "Sicherung gegen unbefugte Benutzung" Anforderungen an derartige Einrichtungen. Der neue § 38b soll diesem Anliegen Rechnung tragen; er soll dabei gleichzeitig verhindern, daß Anlagen eingebaut werden, die aus Gründen des Umweltschutzes (zu lautes akustisches Signal) bzw. aus Gründen der Verkehrssicherheit (Blendung durch optische Signale) abzulehnen sind. Die Ausstattung der Fahrzeuge mit derartigen Anlagen ist freiwillig. § 38b läßt zu, Diebstahl-Alarmeinrichtungen einzubauen, die entweder das Fahrzeug insgesamt und/oder einzelne Fahrzeugteile (wie Radio, Räder usw.) absichern. Die Verwendung von Alarmeinrichtungen, die weder optische noch akustische Signale abgeben, sondern z. B. über Funk beim Fahrzeughalter einen Alarm auslösen, werden von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften nicht berührt.

II.14 Zu Artikel 1 Nr. 14 (§ 41)

II.14.1 Zum Buchstaben a (Absatz 10 Satz 2)

Mit dieser Änderung ist der Inhalt der 27. Ausnahmeverordnung in die StVZO übernommen worden. Bei Anwendung der Bestimmungen der 27. Ausnahmeverordnung sind negative Erfahrungen nicht bekannt geworden.

II.14.2 Zum Buchstaben b (Absatz 18)

Durch die Einfügung des § 41b über automatische Blockierverhinderer (ABV) ist es nötig geworden, zur gleichen Zeit für die dort erfaßten Fahrzeuge Bremsanlagen nach der Richtlinie 71/320/EWG vorzuschreiben. Bei

dieser Gelegenheit sollen jedoch alle Fahrzeuge, die von der EG-Richtlinie (Fahrzeugkategorien M, N und O) bzw. von der ECE-Regelung Nr. 13 (Fahrzeugkategorien M, N, O und L) erfaßt werden, auch Bremsanlagen nach diesen Vorschriften haben. Dies kommt den Harmonisierungsbestrebungen innerhalb Europas entgegen.

Die Richtlinie 71/320/EWG bzw. die ECE-Regelung Nr. 13 haben in der Vergangenheit mannigfache Ergänzungen und Verschärfungen erfahren; aus Gründen der Verkehrssicherheit scheint es nunmehr geboten, die verbesserten Anforderungen für alle Fahrzeuge, soweit sie von diesen Vorschriften erfaßt werden, zu fordern. Die nicht erfaßten Fahrzeuge, wie z.B. Arbeitsmaschinen, Anhänger hinter land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen, müssen weiterhin den Bestimmungen des § 41 genügen.

II.15 Zu Artikel 1 Nr. 15 (§ 41b)

II.15.1 Allgemeines

1 Automatische Blockierverhinderer (ABV) haben die Aufgabe, das Blockieren der Räder beim Bremsen zu verhindern. Dadurch

- bleibt die Fahrstabilität erhalten,
- bleibt das Kraftfahrzeug lenkfähig,
- bleiben mehrgliedrige Fahrzeugkombinationen gestreckt und
- wird der Bremsweg optimiert, das gilt insbesondere auf nasser Fahrbahn.

Bei einer Gefahrensituation ist der Mensch oft überfordert; hier kann ggf. ein ABV beim Bremsen wirksam werden und bei optimalem Bremsweg für ein lenkfähiges Fahrzeug sorgen.

2 Die Vorteile von ABV sind von der Bundesregierung erkannt worden; sie hat deshalb in das Verkehrssicherheitsprogramm 1984 folgenden Punkt aufgenommen:

> "Die Einführung automatischer Blockierverhinderer (ABV). Diese stellen einen außerordentlich wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit dar. In kritischen Bremssituationen kann ein damit ausgerüstetes Fahrzeug bzw. ein damit ausgerüsteter Zug fahrstabil und lenkfähig bleiben. Die Bundesregierung strebt daher an, automatische Blockierverhinderer in einem ersten Schritt für schwere Lastkraftwagen und ihre Anhänger, für Sattelkraftfahrzeuge und für Reiseomnibusse vorzuschreiben ...".

3 Zunächst werden also ABV für Nutzfahrzeuge und Kraftomnibusse vorgeschrieben. Hierzu waren folgende Überlegungen maßgebend:

- Nutzfahrzeuge, besonders Lastkraftwagen mit Anhängern und Sattelkraftfahrzeuge, erfordern beim Bremsen Geschick und fahrerisches Können.

- Bei der Ausrüstung von Kraftomnibussen mit ABV ist nach dem Einsatzzweck dieser Fahrzeuge zu unterscheiden. Reiseomnibusse fahren über längere Strecken höhere Geschwindigkeiten als Linienomnibusse. Fahrstabilität beim Bremsvorgang ist bei höheren Geschwindigkeiten außerordentlich wichtig, da der Bremsweg mit dem Quadrat der Geschwindigkeit zunimmt.

  Im Stadtlinienbus sind zwar die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht so hoch, dagegen müssen aber viel öfter Bremsvorgänge eingeleitet werden. Auch können vor allem im Winter öfter Fahrbahnbeschaffenheit mit µ-Split-Verhältnissen (Fahrbahnoberflächen mit unterschiedlichen Reibungskoeffizienten zwischen den linken und rechten Rädern) auftreten, z.B. bei Einfahrt in Haltestellenbuchten.

4 Ein Forscherteam der Verkehrsunfallforschung Hannover - ein Forschungsprojekt der Medizinischen Hochschule Hannover und der Technischen Universität Berlin - analysierte 182 Verkehrsunfälle von Nutzkraftfahrzeugen. Es kommt zu folgender Aussage:

"Vorstehende Studie konnte mittels detaillierter Einzelfallanalyse und Rekonstruktionen nachweisen, daß unter Verwendung eines automatischen Blockierverhinderers in Nutzfahrzeugen eine Möglichkeit zur Vermeidung von Unfällen oder zur Reduzierung von Unfallfolgen besteht. Mit ABV wären 7,1 % der Unfälle vollständig vermeidbar

gewesen. Darüber hinaus war eine Vermeidbarkeit und Minderung von Unfallfolgen (Sach- und Personenschäden) an Nutzfahrzeugen wie auch an Unfallpartnern zu konstatieren, und zwar:

13,9 % der aufgetretenen Sachschäden am Nutzfahrzeug,
17,4 % der aufgetretenen Personenschäden im Nutzfahrzeug,
11,1 % der aufgetretenen Sachschäden am Unfallpartner und
10,8 % der aufgetretenen Personenschäden am Unfallpartner.

Es bleibt zu berücksichtigen, daß ausschließlich Unfälle mit Personenschaden untersucht wurden. Der Anteil der insgesamt vermeidbaren Unfälle dürfte bei den leichteren Kollisionen mit ausschließlich Sachschaden durchweg höher ausfallen.

Die Analyse zeigt, daß mit ABV die bei den Nutzfahrzeug-/Kraftomnibus-Insassen aufgetretenen Personenschäden zu 8,7 % vollständig vermeidbar gewesen wären. Die Auswirkung eines ABV im Nutzfahrzeug/Kraftomnibus auf die Unfallfolgen für die Kollisionspartner zeigt eine ähnlich positive Wirkung.

Bei 4 Unfällen mit schwersten Personenschäden ließen sich die Verletzungsschweren der Kollisionspartner deutlich mindern, in einem Fall mit Getöteten wäre der Unfall sogar vollständig vermeidbar gewesen.

Somit kann ein deutlicher Nutzen eines ABV in Nutzfahrzeugen zur Vermeidung von Unfällen und Reduktion der Unfallfolgen konstatiert werden. Dieser Nutzen ist eindeutig auf die Wirkung der beiden Eigenschaften

1. Erhaltung der Fahrstabilität und
2. Bremswegverkürzung

zurückzuführen. Fahrstabilität und Bremswegverkürzung wirken sich dabei nahezu gleichermaßen aus. Häufig trägt lediglich eine Eigenschaft zur Vermeidung von Unfällen und Reduktion der Unfallschwere bei. Daß beide Eigenschaften gleichzeitig erforderlich sind, konnte nur in geringerem Maße festgestellt werden.

Eine hohe Minderung bzw. Vermeidbarkeit von aufgetretenen Sach- und Personenschäden zeigte sich besonders bei Sekundärkollisionen.

Von den untersuchten 182 Fahrzeugen erfuhren 18 nach der Primärkollision noch einen Sekundäranprall. 5 Fahrzeuge stießen dabei mit einem anderen Kraftfahrzeug zusammen, eines mit einem äußeren Verkehrsteilnehmer, weitere 10 gegen ein Objekt und 2 kamen von der Fahrbahn ab. Der Sachschaden ließe sich um 5,5 % dieser Fälle reduzieren. Die Schäden an den Objekten wären zu 33,3 % minderbar. Eine Vermeidbarkeit der erlittenen Verletzungen bei der Sekundärkollision durch ABV kann sowohl für den Lkw-/Businsassen mit 33,3 % als auch für die Kollisionspartner bis 16,7 % der Unfälle festgestellt werden..."

Die Autoren halten es daher für wünschenswert, wenn alle Nutzfahrzeuge mit einem ABV ausgerüstet wären.

II.15.2 Zum Absatz 1

Hier ist die Definition des ABV enthalten, die aus der EG-Richtlinie 71/320/EWG entnommen wurde.

II.15.3 Zum Absatz 2

Hier werden diejenigen Fahrzeuge genannt, die mit ABV ausgestattet sein müssen.

II.15.4 Zum Absatz 3

Hier ist klargestellt, daß ABV den Vorschriften der EG-Richtlinie 71/320/EWG in der neuesten Fassung entsprechen müssen. Für Kraftfahrzeuge wird aus Gründen der Verkehrssicherheit für erforderlich gehalten, nur ABV der Kategorie 1 vorzuschreiben. Nur diese Kategorie 1 läßt einen hohen Gewinn an Verkehrssicherheit erwarten. Bei Anhängern wird eine Kategorie für ABV in der EG-Richtlinie 71/320/EWG nicht festgelegt. Um hier ein hohes Maß an Verkehrssicherheit zu gewährleisten, ist es erforderlich, Mindestbedingungen für die Anzahl der Stellglieder des ABV festzulegen. Durch diese Vorschrift sollen "Billig-ABV", die u. U. zu erheblichen Bremswegverlängerungen führen, ausgeschlossen werden.

II.15.5 Zum Absatz 4

Es ist zulässig, Anhänger mit ABV aber ohne automatisch lastabhängige Bremse auszustatten. Solche Anhänger können unter verschiedenen Beladungszuständen nur dann sicher betrieben werden, wenn die Funktion des ABV vom Zugfahrzeug aus sichergestellt ist.

II.16 Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 42 Abs. 2a)

Der Begriff "Anhängelast" ist im Straßenverkehrsrecht nicht definiert. Die Praxis versteht darunter die Gesamtlast der mitgeführten Anhänger. Dem Wortlaut nach könnte zwar das Gewicht abgeschleppter Fahrzeuge eingerechnet werden, bei der Formulierung des § 42 (alt) hat man jedoch nur an die von Anhängern gebildete Anhängelast gedacht. Der Fall des Abschleppens unter dem Gesichtspunkt des Notrechts fiel nach Auffassung des Verordnungsgebers nicht unter die Einschränkung der Anhängelast.

Das Bayerische Oberste Landesgericht hat nun in einem Beschluß vom 8. Mai 1984 (4 StR 388/83 AG München) ausgeführt, daß beim Abschleppen eines betriebsunfähigen Kraftfahrzeugs mittels einer (ungebremsten) Abschleppachse, die nach § 42 Abs. 1 zulässige Anhängelast nicht überschritten werden darf. Weiter führt das Gericht aus, daß ein von einem anderen Pkw gezogenes Kraftfahrzeug kein einachsiger Anhänger ist, auch wenn es mit 2 Rädern auf einer Abschleppachse steht.

Sachverständige haben sich mit der Frage des Abschleppens von betriebsunfähigen Fahrzeugen mittels einachsiger Anhänger befaßt und empfohlen, auch weiterhin das Abschleppen von Fahrzeugen, ggf. unter Zuhilfenahme von ungebremsten Abschleppachsen, ohne Beschränkung der Anhängelast zuzulassen. Die Änderung trägt diesem Gedanken Rechnung.

II.17 Zu Artikel 1 Nr. 17 (§ 49a)

II.17.1 Zum Buchstaben a (Absatz 1 Satz 5) und zu Artikel 1 Nr. 12 (§ 53b Abs. 4)

Der Satz 5 enthielt eine Vorschrift darüber, wie vorzugehen ist, wenn Anbaugeräte die Wirkung lichttechnischer Einrichtungen beeinträchtigen. Die Vorschriften über die Kenntlichmachung von Anbaugeräten sind in § 53b enthalten. Wegen des engen Sachzusammenhangs wurde die bisherige Vorschrift des § 49a Abs. 1 Satz 5 als neuer Absatz 4 in § 53b aufgenommen.

II.17.2 Zum Buchstaben b (Absatz 10 Satz 1)

Redaktionelle Anpassung, da die lichttechnischen Einrichtungen für Anbaugeräte in § 53 b zusammengefaßt wurden.

II.18 Zu Artikel 1 Nr. 18 (§ 50)

II.18.1 Zum Buchstaben a (Absatz 8)

Leuchtweitereglern kommt eine zweifache Aufgabe zu. Sie sollen, unabhängig vom jeweiligen Beladungszustand des Fahrzeugs,

- die Blendung anderer Verkehrsteilnehmer verhindern und
- dem Fahrer eine optimale Sichtweite garantieren.

Es besteht also ein quantitativer Zusammenhang zwischen Blendung und Sichtweite.

Wird ein Kraftfahrzeug mit korrekt eingestellten Scheinwerfern durch Personen und/oder Ladung belastet, so ergibt sich eine Abweichung von der Grundeinstellung des Kraftfahrzeugs bzw. Scheinwerfers. Diese Abweichung kann schon bei der Besetzung eines Pkw mit 5 Personen (ohne Gepäck) soweit gehen, daß die Hell-Dunkel-Grenze des Lichtbündels nicht mehr zur Fahrbahn geneigt ist, sondern nach oben weist. Entgegenkommende Verkehrsteilnehmer werden damit vom Abblendlichtbündel voll getroffen und geblendet. Würde diese Abweichung durch Veränderung der Grundeinstellung "vorgehalten", so würde sich bei Entladung des Kofferraumes die theoretische Sichtweite stark vermindern.

Die heutige Grundeinstellung ist ein Kompromiß.

Bereits durch die Verordnung zur Änderung der StVZO vom 7. Juli 1960 wurde deshalb ein neuer Absatz 8 in die StVZO eingefügt, der eine selbsttätige Ausrichtung des Abblendlichtbündels je nach Beladungszustand fordert. In der Begründung ist hierzu folgendes ausgeführt:

"Die Forderung des (neuen) Absatzes 8 soll die Blendung verringern, dies läßt sich durch zusätzliche Einrichtungen oder durch konstruktive Maßnahmen erreichen. Da technisch voll ausgereifte Lösungen noch nicht vorliegen, wird Absatz 8 erst nach Bestimmung durch den BMV in Kraft gesetzt."

Seit geraumer Zeit sind nunmehr verschiedene voll ausgereifte Lösungen auf dem Markt und werden z. T. bereits serienmäßig in Kfz eingebaut. Absatz 8 kann deshalb jetzt in Kraft gesetzt werden.

II.18.2 Zum Buchstaben b (Absatz 9)

Nach den geltenden Vorschriften der StVZO dürfen an Kraftfahrzeugen (ausgenommen an Krafträdern) ein Paar Scheinwerfer für Fernlicht und ein Paar Scheinwerfer für Abblendlicht angebracht sein, also insgesamt 4 Scheinwerfer. Ihre Schaltung darf so erfolgen, daß bei Schaltung "Fernlicht" auch die Scheinwerfer für Abblendlicht Fernlicht ausstrahlen, d. h. alle 4 am Fahrzeug vorhandenen Scheinwerfer dürfen Fernlicht ausstrahlen.

Nach der Richtlinie 76/756/EWG und der ECE-Regelung Nr. 48 dürfen insgesamt zwei Paar Scheinwerfer für Fernlicht und ein Paar Scheinwerfer für Abblendlicht am Fahrzeug angebracht werden, also insgesamt 6 Scheinwerfer. Bei einer Nachrüstung von bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen mit einem zweiten Paar Scheinwerfer für Fernlicht ist allerdings die vollständige Erfüllung der Vorschriften in der o. g. EG-Richtlinie erforderlich (z. B. mit Leuchtweiteregelung der Abblendscheinwerfer). Die Vorschriften der EWG und der ECE lassen eine getrennte Schaltung der beiden Scheinwerferpaare für Fernlicht zu. Diese Zwei-Stufen-Schaltung, bei der die erste Schaltstufe von dem vorgeschriebenen Scheinwerferpaar und die zweite Schaltstufe von den zusätzlichen (besonderen) Scheinwerfern für Fernlicht belegt sein muß, soll nun allgemein für alle Fahrzeuge mit vierfachem Fernlicht gelten.

II.19 Zu Artikel 1 Nr. 19 (§ 52)

II.19.1 Zum Buchstaben a (Absatz 1 letzter Satz)

Nach der nunmehr aufgehobenen Vorschrift durften Nebelscheinwerfer durch Überzüge, Kappen o.ä. abgedeckt werden.

Ist der äußere Rand der Lichtaustrittsöffnung der Nebelscheinwerfer nicht mehr als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt, so darf bei Nebel allein mit den Nebelscheinwerfern (selbstverständlich zusammen mit den Begrenzungsleuchten) gefahren werden (§ 17 Abs. 3 Satz 3 StVO). Mit anderen Worten: Bei dieser Anordnung am Fahrzeug dürfen die Abblendscheinwerfer ausgeschaltet werden.

Es ist aber nicht auszuschließen, daß bei entsprechender Schaltung die mit einem Überzug oder einer Kappe abgedeckten Nebelscheinwerfer eingeschaltet und gleichzeitig die Scheinwerfer für Abblendlicht ausgeschaltet werden. Dies kann der Fahrzeugführer am Tage bei Nebel nicht bemerken, so daß er, wenn auch unbeabsichtigt, nur mit Begrenzungslicht fährt, was nach § 17 Abs. 3 StVO nicht zulässig und der Sicherheit im Straßenverkehr abträglich ist. Die Abdeckung von Nebelscheinwerfern wird deshalb verboten.

II.19.2 Zum Buchstaben b (Absatz 3 Nr. 2)

Im Zuge der Modernisierung des Rettungswesens wurden folgende Notarztsysteme entwickelt:

- Stationssystem,
- Rendezvous-System,
- Luftrettungssystem (Sonderform).

Beim Rendezvous-System fährt der Notarzt nicht wie beim Stationssystem im Rettungs-/Notarztwagen zur Notfallstelle, sondern in einem besonderen Fahrzeug, dem "Notarzt-Einsatzfahrzeug" (NEF). Dort, wo für den Rettungsdienst Fahrzeuge der Feuerwehren verwendet werden, sind

diese Fahrzeuge gem. § 52 Abs. 3 Nr. 2 mit Kennleuchten für blaues Blinklicht und dem Einsatzhorn ausgerüstet. Handelt es sich jedoch um Fahrzeuge der Rettungsorganisation, so sind eine solche Ausrüstung und ihre Anwendung bei Einsatzfahrten nur mit einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 möglich. Um diesen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, ist auf Anregung des Bund-Länder-Fachausschusses "Rettungswesen" die Ergänzung vorgenommen worden.

II.19.3 Zum Buchstaben c (Absatz 4)

Die Begrenzung der Zahl der Kennleuchten für gelbes Blinklicht (Rundumlicht) auf 2 Stück ist aufgegeben worden, weil die erforderliche geometrische Sichtbarkeit der Leuchten nach der Veröffentlichung BMV/StV 7-8098 Va/70 vom 14. Mai 1970 (VkBl. 1970 S. 336) oft mit nur 2 Kennleuchten nicht erreicht werden kann.

II.19.4 Zum Buchstaben d (Absatz 4 Nr. 2)

Die bisherige Regelung in § 52 Abs. 4 zur Anerkennung von sogenannten Pannenhilfsfahrzeugen hat zu einer erheblichen Ausweitung des Gebrauchs von gelben Rundumkennleuchten geführt. Dies war ursprünglich nicht gewünscht und mindert den Auffälligkeitswert der gelben Rundumkennleuchten. Es war deshalb dringend geboten, die bisher in § 52 Abs. 4 unter Nr. 2 enthaltene Formulierung restriktiver zu fassen.

II.19.5 Zum Buchstaben e (Absatz 7)

§ 52 Abs. 7 enthielt u.a. einen Katalog von Fahrzeugarten, die mit Arbeitsscheinwerfern ausgerüstet sein durften. Dieser Katalog bedurfte einer ständigen Erweiterung und damit Änderung der StVZO, weil immer neue

Fahrzeugarten mit Arbeitsscheinwerfern ausgerüstet werden sollten. Diese Vorgehensweise ist nicht zweckmäßig. § 52 Abs. 7 wurde deshalb so gefaßt, daß er dem allgemeinen Bedürfnis nach Beleuchtung eines Arbeitsplatzes, aber auch der Sicherheit im Straßenverkehr Rechnung trägt.

II.20 Zu Artikel 1 Nr. 20 (§ 53 Abs. 2 Satz 3 Nr. 1)

Änderung aufgrund der 5. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 13. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2276).

II.21 Zu Artikel 1 Nr. 21 (§ 53b)

II.21.1 Zu den Absätzen 1 und 2

Redaktionelle Anpassung der Anbringungsvorschriften an die Richtlinien 76/756/EWG bzw. 78/933/EWG. Im übrigen wird die erforderliche Kenntlichmachung durch Warntafeln in einem neuen Absatz 3 geregelt.

II.21.2 Zum Absatz 3

Anbaugeräte sind häufig auch bei Tageslicht von anderen Verkehrsteilnehmern nicht wahrzunehmen. Sie sollen deshalb stets nach vorne und nach hinten durch retroreflektierende Tafeln kenntlich gemacht werden. Hierfür sind nur noch retroreflektierende Tafeln zu verwenden, wie sie z. B. als Park-Warntafeln eingesetzt werden. Tafeln mit Folien oder Farbanstriche, die das auftreffende Scheinwerferlicht diffus reflektieren, sind als Sicherungsmittel nicht mehr geeignet.

II.21.3 Zum Absatz 4

S. Begründung unter II.17.1.

II.21.4 Zum Absatz 5

Die Anzahl der Fahrzeuge, die mit Hubladebühnen - hierzu zählen u.a. Hebebordwände für Lastkraftwagen und Lifteinrichtungen für Behinderten-Transportfahrzeuge - ausgerüstet werden, nimmt ständig zu. Der Betrieb dieser Einrichtungen kann andere Verkehrsteilnehmer gefährden, da sie insbesondere bei Dunkelheit ohne ausreichende Kenntlichmachung nicht rechtzeitig wahrgenommen werden können. Durch die nunmehr erforderlichen Blinkleuchten und die Warnmarkierung sollen andere Verkehrsteilnehmer auf diese z.T. sehr weit herausragenden und wegen des schmalen Profils schlecht erkennbaren Fahrzeugteile aufmerksam gemacht werden.

II.22 Zu Artikel 1 Nr. 22 (§ 53d)

Durch § 1 der 13. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 27. Juli 1966 (BGBl. I S. 456) sind Nebelschlußleuchten zur zusätzlichen rückwärtigen Sicherung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern bei starkem Nebel oder starkem Schneefall erstmals zugelassen worden. Später wurde eine entsprechende Vorschrift als § 53d in die StVZO aufgenommen.

Die Richtlinie 76/756/EWG und die ECE-Regelung Nr. 48 fordern die obligatorische Ausrüstung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern mit einer oder zwei Nebelschlußleuchten. Für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen sieht dagegen die Richtlinie 78/933/EWG nur eine fakultative Ausrüstung vor.

Die bei Nebel immer wieder auftretenden folgenschweren Unfälle auf Bundesautobahnen waren Anlaß für eine große Zahl von Mitbürgern, eine wirksamere rückwärtige Kenntlichmachung der Fahrzeuge bei Nebel zu fordern. Hier bietet sich die obligatorische Ausrüstung der mehrspurigen Fahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h mit einer oder zwei Nebelschlußleuchten in Anlehnung an das internationale Vorgehen an. Die an der Blendstörgrenze liegende Lichtstärke der Nebelschlußleuchten ist geeignet, Unfällen bei Nebel entgegenzuwirken.

Im Rahmen der Einführung der Ausrüstungspflicht wurde § 53d auch redaktionell neu gefaßt, um die Vorschrift übersichtlich und besser lesbar zu gestalten.

II.23 Zu Artikel 1 Nr. 23 (§ 55a)

S. Begründung unter II.33.

II.24 Zu Artikel 1 Nr. 24 (§ 56)

Bei den heutigen Verkehrsverhältnissen muß ein Fahrzeugführer alle für ihn wesentlichen Verkehrsvorgänge auch nach rückwärts und seitwärts in allen Situationen beobachten können. Die Änderungen erfolgten in Anlehnung an den neuesten Stand der Richtlinie 71/127/EWG, wobei für die dort aufgeführten Fahrzeuge auch die Vorschriften für den Anbau der Rückspiegel an die Fahrzeuge anstelle der bisherigen nationalen Richtlinien übernommen wurden. Gleichzeitig wurde damit eine redaktionelle Neugliederung vorgenommen, um die Vorschrift übersichtlicher und besser lesbar zu gestalten.

Im einzelnen ergeben sich folgende Änderungen:

Die Ausrüstungspflicht mit einem zweiten Außenspiegel wurde erweitert und präzisiert. War ein zweiter Außenspiegel bisher nur notwendig, sofern die Beobachtung der Fahrbahn nach rückwärts durch den Innenspiegel nicht oder nur bei unbeladenem Fahrzeug möglich war, so muß jetzt ein zweiter Außenspiegel vorgesehen werden, wenn die Sicht über den Innenspiegel eingeschränkt ist, z. B. durch Personen - wie bei Taxen und Mietwagen -, durch Einbauten wie Sonnenrollos oder Jalousien oder durch leere oder beladene Anhänger.

Erweitert wurde die Vorschrift für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h und für mehrspurige Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h und mit offenem Führerplatz. Diese Fahrzeuge müssen nun auch beim Mitführen von Anhängern eine ausreichende Sicht nach rückwärts haben. Manche Fahrzeuge hatten ausklappbare Spiegel. Da diese aber nicht in allen Fällen vorhanden waren bzw. nicht benutzt wurden, war eine Ergänzung der Vorschrift notwendig.

Zur Erhöhung der Sicherheit bei schnellfahrenden Krafträdern wird bei einer Höchstgeschwindigkeit über 80 km/h ein zweiter Rückspiegel gefordert.

Durch die mit der StVO eingeführte Helmtragepflicht für Mofa-Fahrer ist beim Schulterblick die Sicht nach rückwärts eingeschränkt. Zur Verbesserung wird für Mofas ein Rückspiegel vorgeschrieben. Zur Erhöhung der Sicherheit ist für im Verkehr befindliche Mofas eine Nachrüstung vorgesehen.

Die Sichtverhältnisse auf der rechten Seite der Kraftfahrzeuge von mehr als 12 t zulässigem Gesamtgewicht insbesondere auf Radfahrer unmittelbar neben dem Führerhaus, haben sich als nicht ausreichend erwiesen. Zur Verbesserung wird ein Anfahrspiegel gefordert.

Da sich auch die Sichtverhältnisse rechts neben und hinter Sattelzugmaschinen über 12 t als ungenügend erwiesen haben, wird ein großwinkliger Außenspiegel zusätzlich auf der rechten Seite vorgeschrieben.

Um möglichst die Anzahl der Unfälle zu verringern, bei denen Radfahrer durch rechts abbiegende Kraftfahrzeuge wegen der ungünstigen Sichtverhältnisse überfahren werden, wird eine Nachrüstung für Anfahrspiegel und großwinklige Außenspiegel vorgesehen.

II.25 Zu Artikel 1 Nr. 25 (§ 57 Abs. 1 Satz 1)

Durch die Einfügung des Wortes "mehrspurige" ergibt sich, daß auch Mofas mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet sein müssen. Die Ausrüstung der Mofas mit Geschwindigkeitsmessern ist zwingend erforderlich, damit der Fahrer die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit erkennen kann.

II.26 Zu Artikel 1 Nr. 26 (§ 57a Abs. 1 Satz 2)

Nach einer Stellungnahme des Bundesministers des Innern wurden von dem Gesamtbestand von 4958 bundeseigenen Einsatzfahrzeugen (Stand März 1986) mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t, die nach § 57a mit Fahrtschreibern ausgerüstet sein müßten, bereits 4303 oder 87 % der Fahrzeuge von der Ausrüstungspflicht durch Ausnahmegenehmigungen von den zuständigen obersten Landesbehörden nach § 70 Absatz 1 Nr. 2 befreit. Lediglich 655 oder 13 % der Fahrzeuge unterliegen noch der Ausrüstungspflicht mit einem Fahrtschreiber.

Unter Berücksichtigung der weiteren sachlichen Begründung durch den Bundesminister des Innern und unter Zugrundelegung der verschwindend geringen jährlichen Fahrleistungen dieser Fahrzeuge sowie im Hinblick auf eine bundeseinheitliche Regelung sollen Kraftfahrzeuge der Feuerwehren und der anderen Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzes zukünftig nicht mehr mit Fahrtschreibern ausgerüstet werden müssen.

II.27 Zu Artikel 1 Nr. 27 (§ 58)

Nach dem bisherigen Wortlaut des § 58 waren Geschwindigkeitsschilder nur an solchen Anhängern erforderlich, die nicht an allen Rädern luftbereift sind, sowie an solchen, die eine eigene mittlere Bremsverzögerung von weniger als 2,5 m/s^2 haben. Für die Landwirtschaft werden nun Anhänger angeboten, die - entsprechend der Geschwindigkeitsanhebung bei Ackerschleppern - beispielsweise für eine Fahrgeschwindigkeit bis 40 km/h vorgesehen und die technisch so ausgelegt sind, daß an ihnen gemäß dem bisherigen Wortlaut des § 58 kein Geschwindigkeitsschild angebracht sein mußte.

Bisher wurde u. a. die Auffassung vertreten, daß Geschwindigkeitsschilder nicht der Unterrichtung des Fahrzeugführers, sondern der Erleichterung der polizeilichen Überwachung und der Warnung nachfolgender Verkehrsteilnehmer dienen. Die Unterrichtung des Fahrzeugführers wurde ausgeklammert. Dies ist aus heutiger Sicht unter einem veränderten Blickwinkel zu betrachten. Es ist nämlich damit zu rechnen, daß im Zuge des überbetrieblichen Einsatzes großer landwirtschaftlicher Maschinen auch verstärkt Anhänger überbetrieblich eingesetzt werden, um das in großen Mengen anfallende Erntegut zu transportieren. Insofern erhält die Unterrichtung des Fahrzeugführers einen gewichtigen Stellenwert. Unabhängig hiervon sollte jeder Verkehrsteilnehmer durch ein Geschwindigkeitsschild Kenntnis darüber erhalten, daß vor ihm ein relativ langsamer Zug fährt; eine solche Kenntnis wird insbesondere zur Einschätzung der Lage bei Überholvorgängen für erforderlich gehalten.

In anderen Wirtschaftszweigen sind ggf. ähnliche Verhältnisse anzutreffen.

Bei dieser Gelegenheit wurde auch das Geschwindigkeitsschild selbst neu gestaltet. Durch den Wegfall der Längeneinheit "km" (aus welchen Gründen auch immer hier als Einheit für die Geschwindigkeit benutzt) konnten größere Zahlen vorgesehen werden. Dies trägt zur Erkennbarkeit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf größere Entfernung bei.

Im übrigen wurde § 58 auch redaktionell neu gefaßt, um die Vorschrift übersichtlicher und besser lesbar zu gestalten.

II.28 Zu Artikel 1 Nr. 28 (§ 59)

s. Begründung unter II.33.

II.29 Zu Artikel 1 Nr. 29 (§ 59a)

Nach Artikel 5 der Richtlinie des Rates vom 19. Dezember 1984 über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs (85/3/EWG) sind ausführliche Bestimmungen über den Nachweis der Übereinstimmung von Fahrzeugen mit den Bestimmungen der Richtlinie zu erlassen.

In der Richtlinie 76/114/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Schilder, vorgeschriebene Angaben, deren Lage und Anbringungsart an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, in der Fassung der Richtlinie 78/507/EWG der Kommission, ist mit dem Fabrikschild bereits ein solcher Nachweis der Übereinstimmung vorgesehen. Dieses Fabrikschild ist durch ein gemäß der Richtlinie 76/114/EWG zu erstellendes und anzubringendes Schild über die Fahrzeugabmessungen zu ergänzen. Der Nachweis kann auch mit einem einzigen Dokument erbracht werden. Dieses Dokument muß die gleichen Rubriken und die gleichen Angaben wie die Schilder aufweisen. Es ist an einer für die Kontrolle leicht zugänglichen und gut geschützten Stelle mitzuführen.

Form und Inhalt dieser beiden Schilder bzw. des Dokuments sowie die gegenseitige Anerkennung durch die Mitgliedstaaten, die in diesen beiden Richtlinien sowie in der Richtlinie 86/364/EWG festgelegt sind, bieten genügend Angaben und Garantien, um zu überprüfen, ob die betreffenden Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Herstellung die Anforderungen der Richtlinie 85/3/EWG erfüllt haben.

II.30 Zu Artikel 1 Nr. 30 (§ 67)

II.30.1 Zum Buchstaben a (Absatz 1)

Bisher stand für die Energieversorgung des Scheinwerfers und der Schlußleuchte von Fahrrädern nur die Lichtmaschine zur Verfügung. Damit war die Wirkung dieser Einrichtungen drehzahlabhängig. Beim Fahrradfahrer als einem der schwächsten Verkehrsteilnehmer ist es aber besonders wichtig, daß die Beleuchtung auch bei langsamer Fahrt und im Stand sowie ganz allgemein bei ungünstigen Witterungsverhältnissen (z. B. Schneefall) hinreichend wirkt.

Unter der Voraussetzung, daß Scheinwerfer und Schlußleuchte auch weiterhin von einer Lichtmaschine versorgt werden, die aber bei Batteriebetrieb nicht in Betrieb sein muß, wird durch die neue Fassung des Absatzes 1 eine vereinfachte "Batterie-Dauerbeleuchtung" ohne eine Anzeige für den kritischen Ladezustand zugelassen. Dabei wird davon ausgegangen, daß die Radfahrer im Rahmen ihrer Verantwortung für den ordnungsgemäßen Zustand und für die vorschriftsmäßige Benutzung der Lichtanlage auch den richtigen Zeitpunkt wählen, wann sie bei Nachlassen der Batteriekapazität von der Batterie auf Lichtmaschinenbetrieb umschalten müssen bzw. wann die Batterien auszutauschen sind.

II.30.2 Zu den Buchstaben b und c (Absatz 3 Satz 4 und Absatz 4)

Fahrräder waren bisher, bezogen auf die übliche und künftig sicher auch weiterhin sehr verbreitete Fahrradbeleuchtung mit alleiniger Stromversorgung aus der Lichtmaschine, bei langsamer Fahrt und im Stand nach

vorn nicht und nach hinten nur mit einem relativ kleinflächigen roten Rückstrahler gesichert. Die nun vorgeschriebenen nach vorn wirkenden weißen Rückstrahler und die roten Großflächen-Rückstrahler (gekennzeichnet mit dem Buchstaben "Z") sind geeignet, die Erkennbarkeit von Fahrrädern wesentlich zu verbessern.

II.30.3 Zum Buchstaben d (§ 67 Abs. 11)

Die Ausrüstung von reinen Rennrädern mit einer ordnungsgemäßen Beleuchtung war bisher nicht immer möglich, weil übliche Lichtmaschinen Rennreifen unverhältnismäßig stark schädigen. Nachdem nun durch die Änderung des Absatzes 1 auch eine Batterie-Dauerbeleuchtung (allerdings nur zusammen mit einer Lichtmaschine) zulässig ist, können auch reine Rennräder mit Scheinwerfer und Schlußleuchte beleuchtet werden.

Gerade Fahrradfahrer als eine der schwächsten Gruppen im Straßenverkehr - und Fahrer von Rennrädern sind hiervon nicht ausgenommen - sollten sich besonders um eine gute Erkennbarkeit und auffällige Gestaltung ihres Fahrrades bemühen. Hierzu gehört auch die Anbringung der vorgeschriebenen Rückstrahler (Pedalrückstrahler, zwei rote Rückstrahler nach hinten wirkend und Speichenrückstrahler bzw. einvulkanisierte retroreflektierende Streifen in den Reifen). Eine generelle Befreiung der Rennräder von der Ausrüstungspflicht ist auf keinen Fall vertretbar, zumal Beeinträchtigungen, wenn überhaupt, nur in geringem und damit vertretbarem Maß eintreten können. Darüber hinaus hat die Sicherheit im Straßenverkehr Vorrang vor einer gewissen Unbequemlichkeit und geringfügigem Mehrgewicht des Fahrrades.

Der neue Absatz 11, der in Anlehnung an eine entsprechende Vorschrift der Schweiz geschaffen wurde, trägt diesen Gedanken Rechnung. Reine Rennräder brauchen also künftig keine Lichtmaschine, wenn sie eine Batterie-Dauerbeleuchtung haben. Daneben müssen sie selbstverständlich, wie alle anderen Fahrräder auch, mit den vorgeschriebenen fest angebrachten Rückstrahlern bestückt sein. Die Begründung für die Einführung des Großflächen-Rückstrahlers gilt somit auch für Rennräder.

II.30.4 Zum Buchstaben e (Absatz 12)

Redaktionelle Änderung durch die Einfügung des neuen Absatzes 11.

II.31 Zu Artikel 1 Nr. 31 (§ 69a)

Die Änderungen in den Vorschriften über Ordnungswidrigkeiten ergeben sich aus den Änderungen der StVZO. Soweit neue materielle Pflichten begründet werden, sind diese auch einer Bußgeldbewehrung zu unterstellen.

II.32 Zu Artikel 1 Nr. 32 (§ 72 Abs. 2)

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

Auf folgende Übergangsvorschriften wird jedoch besonders hingewiesen:

II.32.1 Zum Buchstaben h (§ 35h Abs. 1 und 3)

Aus Gründen des Schutzes vor Infektionsgefahren, insbesondere durch AIDS, tritt der geänderte § 35h am 01.10. 1988 in Kraft. Von diesem Zeitpunkt an muß das Erste-Hilfe-Material um Einmalhandschuhe erweitert sein.

Die Nachrüstung wird für nötig gehalten, um den Erst-Helfern einen Schutz gegen Infektionen zu gewährleisten.

II.32.2 Zum Buchstaben k (§ 41 Abs. 17)

Nach § 41 Abs. 17 müssen die Druckluftbremsanlagen von Zugfahrzeugen und Anhängern, sofern die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs mehr als 25 km/h beträgt, als Zweileitungsbremsanlage ausgeführt werden. Diese Vorschrift ist am 1. April 1974 für Fahrzeuge in Kraft getreten, die von diesem Tage an erstmals in den Verkehr gekommen sind. Damit dürften sich heute praktisch keine Zugfahrzeuge im Verkehr befinden, die noch mit Einleitungsbremsanlagen ausgerüstet sind. Anders ist die Situation jedoch bei Anhängern. Es gibt noch zahlreiche Anhänger, die vor dem 1. April 1974 erstmals zugelassen wurden und deren Druckluftbremsanlage noch als Einleitungsbremsanlage ausgeführt ist. Halter solcher Fahrzeuge verlangen daher bei Bestellung eines neuen Zugfahrzeugs, daß dieses zusätzlich mit einer Einleitungsbremsanlage ausgerüstet wird, um noch die alten Anhänger weiter betreiben zu können. Dies führt dazu, daß die sicherheitstechnischen Vorteile der Zweileitungsbremsanlagen nicht voll zur Geltung kommen können.

Die Ergänzung der Übergangsvorschriften zu § 41 Abs. 17 sieht nun vor, daß bis zum 1. Juni 1989 alle noch nicht mit einer Zweileitungsbremanlage ausgerüsteten Fahrzeuge entsprechend umgerüstet werden.

II.32.3 Zum Buchstaben t (§ 57 Abs. 1 Satz 1 - Geschwindigkeitsmesser und Wegstreckenzähler)

In der Übergangsvorschrift werden die vor dem 1. Januar 1961 erstmals in den Verkehr gekommenen Mopeds nicht mehr erwähnt. Das bedeutet, daß diese Mopeds nachträglich mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet werden müssen. Da nur noch wenige dieser Fahrzeuge vorhanden sein dürften, wird eine derartige Nachrüstung für vertretbar gehalten.

II.33 Zu Artikel 1 Nr. 33 (§ 73)

Sofern in dieser Verordnung auf Normen hingewiesen wurde, ist in den einzelnen Paragraphen in einem gesonderten Absatz darauf hingewiesen worden, wo diese Normen zu beziehen sind und wo sie archivmäßig gesichert niedergelegt wird. Nunmehr soll dies gesondert in § 73 geregelt werden. Aus diesen Gründen können die entsprechenden Hinweise in § 35h Abs. 4, in § 55a Abs. 3 und in § 59 Abs. 4 gestrichen werden.

II.34 Zu Artikel 1 Nr. 34 (Anlage VIII)

II.34.1 Zum Buchstaben a (Abschnitt 2.1.7)

Folgeänderung aufgrund der Neufassung des § 34 Abs. 1 durch die 13. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 16. Juli 1986 (BGBl. I S. 1019). Durch den Entfall der erweiterten Definition zur Einzelachse, unter die bisher auch zwei weniger als 1 m voneinander entfernten Einzelachsen fielen (sog. "Tandemachsen"), müssen damit ausgerüstete Anhänger

statt wie bisher alle 24 Monate nunmehr alle 12 Monate zur Hauptuntersuchung vorgeführt werden. Diese Verschärfung war nicht beabsichtigt und ist sachlich auch nicht gerechtfertigt. Durch die jetzt durchgeführte Änderung soll das vormals geltende Untersuchungsintervall für diese Anhänger wieder eingeführt werden.

II.34.2 Zum Buchstaben b (Abschnitt 2.1.8)

Anpassung der in den letzten Jahren von der Fahrzeugindustrie entwickelten "Behinderten-Transportfahrzeuge", wie sie z. B. in DIN 75 078 Teil 1 Ausgabe 1984 beschrieben sind, an die Überwachungsvorschriften für "Krankenkraftwagen". Für Behinderte soll der gleiche Sicherheitsstandard wie für Kranke beim Transport durch dafür besonders zugelassene Fahrzeuge gelten.

II.34.3 Zum Buchstaben c (Abschnitt 2.2)

Auf die bisher vorgeschriebene Zwischenuntersuchung in regelmäßigen Abständen von 6 Monaten für Krafträder, Pkw und Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 9 t, die ohne Gestellung eines Fahrers gewerbsmäßig vermietet werden, wird künftig verzichtet.

Die Vermieter setzen in verstärktem Umfang überwiegend fabrikneue Fahrzeuge ein, um ihren Kunden attraktive Fahrzeuge vermieten zu können.

Die Vermieter selbst sind daran interessiert, ihren Kunden technisch einwandfreie Fahrzeuge zu vermieten. Die jährlich vorgeschriebene Hauptuntersuchung nach § 29 bleibt davon unberührt.

II.35 Zu Artikel 1 Nr. 35 (Anlage X)

s. Begründung unter lfd. Nr. II.9 und II.11.

II.36 Zu Artikel 1 Nr. 36 (Anhänge)

Im Interesse einer besseren Übersichtlichkeit und Lesbarkeit der einzelnen Vorschriften sind die Hinweise auf die in Frage kommenden EG-Richtlinien und ECE-Regelungen aus den einzelnen Vorschriften herausgelöst und in diesem Anhang zusammengefaßt worden.

III. Zu Artikel 2

III.1 Zu Artikel 2 Abs. 1

Aufgrund der 3. AusnahmeVO wurden nur zwei Allgemeine Bauartgenehmigungen für Scheinwerfer und Glühlampen mit Teilfernlicht erteilt. Nach Einfügung von § 5 in die 3. AusnahmeVO durch die VO zur Änderung der StVZO vom 20. Juni 1973 durften nach dem 28. Juni 1973 keine neuen Bauartgenehmigungen mehr erteilt werden. Die bereits damals erteilten Allgemeinen Bauartgenehmigungen sind erloschen. Es besteht kein Bedarf für die Regelungen in der 3. AusnahmeVO; sie wird daher aufgehoben.

III.2 Zu Artikel 2 Abs. 2

Die 27. Ausnahmeverordnung ist durch die Überführung des Inhalts in § 41 Abs. 10 (s. Begründung zu II.11.1) entbehrlich geworden.

III.3 Zu Artikel 2 Abs. 3

Folgeänderung auf Grund der Aufhebung der 27. Ausnahmeverordnung.

IV. Zu Artikel 4

Die Änderungen der StVZO sollen auch im Land Berlin Anwendung finden; die Verordnung enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

V. Zu Artikel 5

Artikel 5 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

VI. Kosten (Preiswirkungsklausel)

Die vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere die Ausrüstung bestimmter Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten, mit Automatischem Blockierverhinderer, Leuchtweitereglern, mit Anfahrspiegeln und großwinkligen Außenspiegeln werden die vom Bund zu beschaffenden Fahrzeuge verteuern. Die Mehrbelastung wird mit ca. 42 Millionen DM pro Jahr veranschlagt. Länder und Gemeinden haben sich nicht geäußert, in welcher Höhe bei ihnen Kosten entstehen.

Für einmalige Nachrüstmaßnahmen, die sich durch die Nachrüstung mit Anfahrspiegeln und großwinkligen Außenspiegeln im wesentlichen ergeben, ist mit ca. 3,7 Millionen DM für den Bund zu rechnen.

Soweit durch die Maßnahmen Aufwendungen für das Gewerbe erforderlich sind, ist dieser zusätzliche Aufwand im Verhältnis zu den Gesamtkosten eines zu unterhaltenden Fuhrparks einschl. der Fahrzeuganschaffungskosten aber so gering, daß diese für sich genommen keine Preiserhöhungen (Fahrpreis-, Tarif- oder Gebührenerhöhungen) auslösen können. Kumulationseffekte, die zu Preiserhöhungen

im Einzelfall führen, sind nicht auszuschließen, aber bisher von den Fahrzeughaltern nicht geltend gemacht worden. Infolgedessen ist davon auszugehen, daß aufgrund der Maßnahmen keine Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, zu erwarten sind.

Durch die Nachrüstung des Erste-Hilfe-Materials mit Einmalhandschuhen ist für das einzelne Fahrzeug mit ca. 2,00 DM zu rechnen.

Drucksache 160/88 (Beschluß)

Anlage

Änderungen
und
Entschließungen
zur
Fünfzehnten Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

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.

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

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."'

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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

In Artikel 1 ist

a) die Nummer 6 wie folgt zu fassen:

'6 § 32a wird wie folgt geändert:

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

b) Satz 5 wird gestrichen.';

b) nach Nummer 6 folgende Nummer 6a einzufügen:

'6a 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 Fahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten 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 Fahrzeugen) ist spätestens ab 1. Januar 1990 anzuwenden."'

Begründung:

Unfälle mit Personenschaden zwischen Fahrradfahrern sowie Fußgängern und Lastkraftwagen, Lkw-Zügen sowie Sattelkraftfahrzeugen erfordern es, das Abbiegen deutlicher ankündigen zu können. Die vorhandenen Blinkleuchten an Fahrzeugen über 6 m Länge reichen dazu nicht aus.

Nach § 5 Abs. 8 StVO i.d.F. der Neunten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 22. März 1988 (BGBl. I S. 405) dürfen Rad- und Mofa-Fahrer bei ausreichendem Raum in zulässiger Weise an Fahrzeugen, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen. Bei Fahrzeuglängen von 12 m und mehr (bei Sattelanhängern) kann die Gefahr bestehen, daß diese Verkehrsteilnehmer den Abbiegevorgang zu spät erkennen. Daher soll es Pflicht sein, an Kraftfahrzeugen und Anhängern im vorderen Drittel eine zusätzliche Blinkleuchte anzubringen. Die Hersteller können durch Anbringungsart und -höhe dazu beitragen, daß Rad- und Mofa-Fahrer sowie Fußgänger einen Abbiegevorgang auch dann besser erkennen können, wenn sie sich von hinten nähern und der Fahrbahnrand zugeparkt ist. Auch bei der Benutzung von Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen würde - bei längeren Fahrzeugen - die Erkennbarkeit der Ankündigung des Abbiegens oder des Fahrstreifenwechsels verbessert werden können.

Die vorgeschriebenen Leuchten sind in ihrer Lichtstärke verhältnismäßig gering und können bei ungünstigen Witterungslagen und bei Verschmutzung der Leuchten nicht immer hinreichend wahrgenommen werden.

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.

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

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;

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

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

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.

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.

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.

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.

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.

Entschließungen

1. 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.

2. Artikel 1 Nr. 7 (§ 35a Abs. 7 StVZO)

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.

3. 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.

4. 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.

5. 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.

6. Artikel 1 nach Nummer 22 (§ 54 Abs. 4 Nr. 5 StVZO)

Der Bundesminister für Verkehr wird gebeten dafür einzutreten, daß eine der neuen Vorschrift des § 54 Abs. 4 Nr. 5 entsprechende Regelung auch in die EG-Vorschriften übernommen wird.

7. 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.

8. Änderung der Neunten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Der Bundesminister für Verkehr wird gebeten, die Neunte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 22. März 1988 (BGBl. I S. 405) baldmöglichst wie folgt zu ändern:

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

  "Das gilt nicht auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen."

- 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

- 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,"'

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.

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